LA NAVEGACION EN LA CUENCA DEL PLATA

y sus propulsores



...gen e historia de la más grande compañía
de navegación fluvial y marítima privada

por Luis Dodero

27.2.84

LUIS DODERO

LA NAVEGACIÓN *en la* CUENCA DEL PLATA

Y SUS PROPULSORES

MEMORIAS PERSONALES

Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada



BUENOS AIRES

Queda hecho el depósito que
previene la ley número 11.723

Buenos Aires, 1961

IMPRESO EN ARGENTINA

PRÓLOGO

Este libro de "Memorias", como lo llama el autor, trata en realidad de su vida, de los hechos memorables en los que ha intervenido y de recuerdos personales. El autor es un gran naviero, que ha tenido destacada actuación en una de las más importantes empresas de navegación de nuestro país.

Vinculado el autor, desde niño, por tradición, a las actividades marítimas, con la colaboración eficaz de sus hermanos; robustecidos y agrandados sus conocimientos con frecuentes viajes al extranjero y con el trato personal de grandes hombres, no es de extrañar que cuando se hizo cargo de la gerencia de la compañía que luego llevó su nombre, estuviera ampliamente capacitado para ello y pusiera en evidencia su extraordinaria competencia y espíritu de organización, una voluntad férrea y un celo ejemplar para el mejor desenvolvimiento de los servicios fluviales y marítimos a que estaban afectados los numerosos buques que formaban la flota.

La insignia, con su nombre patronímico, que éstos ostentaban, fue vn motivo de orgullo para el país. Admirado, respetado y querido por el numeroso personal a sus órdenes, tanto el terrestre como el embarcado: colaboradores inmediatos, jefes de sección, capitanes, oficiales, tripulación y gente de mar, contribuyeron, con su abnegación y lealtad, a que pudiera conjurar las graves asechanzas que afectaron los servicios de la empresa en los períodos difíciles por los que ésta atravesó, y que han sido expuestos con amplitud en el libro que comentamos. Merced a la ayuda de ese personal, entre el que se destacan los nombres que con afecto han sido mencionados en este libro, como justo homenaje de sus méritos, la empresa fue llevada a un grado de eficiencia pocas veces conocido.

El relato de los diversos acontecimientos en los que el autor tuvo oportunidad de intervenir en su larga actuación y a los que se refiere con su estilo suelto, claro y elegante; los comentarios que en este libro se hacen sobre los servicios portuarios, especialmente los

del puerto de Rosario, que bien los conoce el autor por haber residido durante muchos años en esta ciudad, así como las atinadas observaciones a la navegación de nuestros majestuosos ríos Paraná, Uruguay y Río de la Plata, tan asiduamente surcados por los barcos de su compañía; los siniestros marítimos referidos y los salvatajes realizados; la relación de sus viajes al extranjero y tantos otros hechos, expuestos con prolija exactitud y fluidez, constituirán, sin duda alguna, fuente de valiosa información para todos aquellos que se interesen en la navegación y sus problemas.

El mejor elogio que podrá hacerse de este libro, es el de reconocer que el trabajo preparado, tan prolijamente y con tanto interés, significa un valioso aporte a la historia de nuestra marina mercante y a la de sus grandes propulsores.

RODOLFO J. CLUSELLAS
Profesor Titular de Navegación

Buenos Aires, marzo de 1961.

A MODO DE INTRODUCCIÓN

Mi propósito, al escribir estas páginas, es recordar el origen de nuestra marina mercante privada y, en particular, el de la que fue la más grande compañía de navegación en América del Sur; dar a conocer a los esforzados pioneros a quienes se debió su desarrollo, entre ellos y por igual los que obtuvieron el reconocimiento y la compensación merecidos, como aquellos que no obstante su gran aporte en esfuerzos y sacrificios, yacen en el olvido.

Me induce a efectuar esta relación —que otros podrían escribir mejor— el hecho de haber estado vinculado a la marina mercante desde mi infancia y por espacio de toda mi vida, vínculo que se extiende a la mayoría de las personas que nombro, sobre todo las que formaron parte de la compañía de navegación Dodero y sus antecesoras fluviales y marítimas.

Admito como probable algún error de cita, propio de todo extenso acopio de antecedentes, y como inevitables las trasposiciones cronológicas que se advertirán, determinadas por la necesidad de no truncar ciertas relaciones de hechos en perjuicio de su claridad, pero todo esto será disculpable si se considera que este trabajo es fruto de recuerdos más que de consultas bibliográficas y que la probidad es la mayor virtud que invoco para mis comentarios.

Por otra parte, en honor de lo justo y ecuánime, he de decir que la mención de nombres en este trabajo, de manera alguna deberá interpretarse como limitativa, puesto que en mi espíritu, frente a tan caras evocaciones, no podría tener cabida ninguna deliberada exclusión.

Finalmente, abrigo la esperanza de que estas páginas ofrezcan útiles apuntes para la historia de la navegación marítima y fluvial en la cuenca del Plata.

L. D.

Capítulo I

MI PADRE

Hay dos ciudades en el Mediterráneo: Génova y Marsella, destinadas desde la antigüedad a ser cuna de marinos. Los Dodero provenimos de ambas. Somos genoveses y marselleses, como después uruguayos y argentinos. Frente a un diminuto portezuelo —contiguo hoy a las modernas instalaciones de la playa del Lido de Génova— sobre los mismos escollos que lo forman y protegen de las olas, se levanta la vetusta y pintoresca población de Boccadasse, cuna de marinos y pescadores... y de los Dodero.

Nicolás Dodero, mi padre, hijo y nieto de armadores y navegantes, era de Génova, pero su padre Luis Alejandro, mi abuelo, había nacido en Marsella, durante el primer imperio. La familia se había radicado allí en los años en que, con Napoleón, Marsella ejercía la hegemonía de la navegación comercial en el Mediterráneo. Tras la derrota naval de Trafalgar fueron desposeídos de los buques que constituían su patrimonio y finalmente, cuando el poder cambió de manos, los que eran marinos volvieron a Génova, tomando mi abuelo empleo en la Cía. Rubattino. Fue por varios años capitán del *Virgilio,* uno de los primeros y más importantes buques a vapor de pasajeros en el Mediterráneo. Deseaba que su hijo Nicolás ingresara en la armada y a fin de cumplir los requisitos para obtener embarco en el buque escuela, fue mi padre embarcado por dos años como grumete en el bergantín *Espresso,* de sus tíos, en viajes al Mar Negro. Previo examen de ingreso en Livorno, obtiene plaza de cadete en el primer buque-escuela de bandera italiana, la cañonera *La Veloce,* que hasta 1859 perteneciera a la marina de Toscana.

De Cadete a Teniente de Navío. — A bordo de ese buque-escuela el cadete Dodero viene por primera vez a Sudamérica, en 1863; conoce Río, Montevideo y Buenos Aires. La cañonera remonta el Paraná; forma parte de una pequeña expedición que lleva víveres y protec-

ción a los italianos y a las poblaciones de Bella Vista, Empedrado y Corrientes, contribuyendo a evitar desmanes de los invasores y en cumplimiento de esta misión, llega hasta Asunción del Paraguay, en visita oficial a Francisco Solano López, a la sazón en plena guerra con la Argentina, Brasil y Uruguay[1]. Dos años después, mi padre es repatriado y, revalidados sus exámenes, con el grado de guardiamarina es apresuradamente embarcado y enviado al Adriático, teatro de la guerra que estalla entre Prusia, aliada al reino de Cerdeña y el Imperio Austro-Húngaro, tomando parte en la batalla de Lissa. Al concertarse la paz le es discernida una medalla de plata que atestigua su participación en dicha batalla. Al poco tiempo es comisionado como guardiamarina a bordo de la "pirocorvetta" *Etna,* destacada de estación en América del Sur, con base en Montevideo. Su destino americano se pronuncia. El joven Dodero vuelve como oficial de marina, y entre los años 1868 y 1871 visita nuevamente Bahía, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Colonia, Paysandú, Concepción del Uruguay, etc.

Como es natural, se vincula con la sociedad rioplatense y en muchas ocasiones las vicisitudes de las luchas políticas le ponen en contacto con autoridades y jefes militares.

Don Carlos Rodríguez Larreta, del partido Blanco uruguayo, el 23 de noviembre de 1870 se asila a bordo de la cañonera *Etna* y es puesto bajo la custodia del guardiamarina Dodero, quien una semana después, el 30 de noviembre, es comisionado para acompañarlo a bordo del vapor de la carrera *Saturno* con destino a Buenos Aires. Posteriormente buscaron asilo en la cañonera las damas uruguayas Matilde y Cecilia Oliveira y Lamas y D. Antenor Victoriano Martínez (16 y 19 de diciembre de 1870, respectivamente), quienes también habían de exilarse luego en Buenos Aires.

El guardiamarina Dodero lleva un diario personal en el que durante todos esos años de juventud como oficial de la marina de guerra y luego como capitán de buques mercantes hasta el año 1883 de su radicación en Montevideo, anota sus acciones e impresiones con notable disciplina. Por ese diario manuscrito sabemos que cuando visita Buenos Aires, como oficial de la cañonera *Etna* en 1871, llaman su atención los adelantos que se han producido en la ciudad desde su primera visita. Registra la aparición de los primeros tranvías de tracción a sangre; las aguas corrientes; los cimientos de un nuevo gran teatro. Visita amigos: Don Carlos Rodríguez Larreta, quien le presenta a su señora, doña Agustina, y a sus hijos Carlos y Alberto; a los señores Delfino, agentes marítimos representantes de sus pri-

1 Datos extractados de la monografía de la cañonera *La Veloce,* ofrecida a los hermanos Dodero por la Embajada de Italia en Buenos Aires.

mos los armadores Ferraro, en sus oficinas de la calle Bolívar 96; a los señores Ferro y Pigretti, también navieros. Hacia la segunda mitad de 1871 la cañonera recibe órdenes de regresar a Venecia, mas primero hará una visita oficial a Río de Janeiro, para recalar luego en las islas de Cabo Verde, Madeira y en Gibraltar. En Venecia la *Etna* pasa a desarme y por fin, después de casi cinco años de ausencia, el novel teniente de navío regresa a Génova, al seno de su familia, el 14 de marzo de 1872.

Piloto y Capitán Mercante.—Pero ya ha tomado una decisión: dejará la marina de guerra. Solicita la baja, que le es acordada, y cumplidos todos los requisitos obtiene la patente de Capitán de altura. Embarca como piloto en la barca *Argonauta,* de tres mástiles y novecientas toneladas de porte, recién construída para el armador Agostino Chichizola, que inicia el viaje inaugural al mando del propio armador. Éste tiene una hija llamada Matilde, que el piloto Dodero conoce, y no cabe duda que si eligió la *Argonauta* fue porque gustaba de aquella joven, con quien habría de casarse ocho años después. Firma contrato por veinte meses para cualquier destino con excepción de regiones insalubres; su sueldo de piloto es de lit. 150 mensuales equivalentes entonces a seis esterlinas oro, estipulando un aumento de 15 % de navegar más allá de los cabos de Hornos o de Buena Esperanza. El 5 de septiembre de 1872 se despide de su madre con gran emoción y sale de Génova hacia Cádiz, donde el barco completa su cargamento de mármoles, vinos, conservas y sal gruesa a granel. (La sal de Cádiz era entonces y aún muchos años después insustituíble para la salazón de tasajo y de cueros rioplatenses.) Zarpa la *Argonauta,* por fin, rumbo a Buenos Aires, el 29 de octubre, conduciendo además veintiséis pasajeros. La travesía le demanda casi dos meses, pues es el 23 de diciembre que se encuentran a la vista del Cabo Santa María. Allí se cruza con el cúter de Piria, con prácticos lemanes, que el capitán no acepta. En esos tiempos, anteriores a los faros, pontones-faros y balizamientos modernos (no hablemos del telégrafo, la radio, sonda ecoica y radar, que en la actualidad permiten a los navegantes establecer su situación en toda circunstancia con la mayor exactitud y aun descubrir y salvar cualquier obstáculo sin correr el menor riesgo) acostumbraban los capitanes de los buques, al aproximarse a las costas, aceptar la asistencia de prácticos lemanes, que en pequeños cúters veleros recorrían la zona para ofrecer sus servicios a los buques de ultramar, piloteándolos hasta Montevideo, Buenos Aires y aun a puertos de ríos interiores, contribuyendo a sortear los riesgos a que se veían expuestos, sobre todo los veleros, frente a los cabos Castillo, Polonio

y Santa María; isla de Lobos, Banco Inglés, etc.[1]. A mediodía del 23 de diciembre la *Argonauta* es sorprendida frente a Punta Negra por un violento pampero huracanado, que le obliga a derivar y buscar reparo tras la isla Gorriti, en la rada de Maldonado, donde encuentra ya refugiados dos veleros italianos y dos lugres estadounidenses. Como el temporal continuaba, el capitán Chichizola resuelve echar anclas y enviar un bote a tierra en procura de víveres frescos para ofrecer un almuerzo especial a bordo, en celebración de la Navidad, con gallinas, carne y legumbres de Maldonado, así como pescado producto de la pesca encomendada a tripulantes y pasajeros, quienes no habrían de gozar mucho de ese banquete, pues el mal tiempo persiste aun el día de Navidad y cuando la intensidad del viento hace garrear las anclas del buque, el capitán exige la cooperación de los pasajeros para cambiar rápidamente de fondeadero. Dos días después la *Argonauta* fondea con felicidad frente a Montevideo y el 30 de diciembre en la rada de Buenos Aires. El capitán embarca con los pasajeros en la primera ballenera que se presenta para conducirlos al muelle de desembarco, no sin antes recordar al piloto que debe preparar el buque para la descarga el 2 de enero y, conforme es de su obligación, habrá de permanecer en su puesto hasta la terminación de la descarga, comunicándole diariamente las novedades al hotel en que permanecerá para activar desde tierra las operaciones. Debió esperar hasta Carnaval el joven piloto para ser autorizado a desembarcar y tomar contacto con el mundo; visitar a sus amigos y relaciones de cuando estuviera de estación como cadete y guardiamarina. Son tan sólo tres días de esparcimiento después de cinco meses de embarcado, al término de los cuales vuelve a bordo y no sin cierta nostalgia deja Buenos Aires, recordando las alegres horas vividas, en el contacto de amigos cordiales y en ambientes de fiesta tan memorables como eran por entonces los bailes del viejo teatro Colón...

La *Argonauta* proseguía en su primer viaje comercial por Cabo de Hornos a Talcahuano, en lastre, experimentando los contratiempos propios de esta navegación austral, en la que alternan vientos huracanados, fríos glaciales, velocidades imprevistas, retrocesos, etc. De regreso, con cargamento de trigo, la desolación del pleno invierno, noches largas, contados los días en que el sol asoma... El destino es Leith (Escocia), lat. 56° N., en donde descarga el trigo chileno y embarca luego un cargamento completo de carbón para Génova.

En las páginas de su diario manuscrito, da impresiones personales sobre las construcciones de veleros y esta navegación.

1 Don Antonio Lussich, amigo de mi padre, describe esos peligros en su libro *Naufragios Célebres*, publicado en 1886.

Después, al mando de la barca *Enea,* de 750 toneladas; del *Espresso,* de 900, y del *Nuovo Stella,* de 1.100 de porte, completa diez años de navegación como capitán mercante al mando de veleros, transportando cargamentos de mineral de Cartagena (España) a Inglaterra; yeso, de Londres a Nueva York; carbón, a Río y Bahía; caoba y madera de campeche, de Laguna de Términos (Yucatán-México) a Marsella; carbón de Cardiff a Colombo (Ceylán); arroz de Akyab (Birmania) a Inglaterra; varios viajes de Cádiz con sal y carbón de Inglaterra al Río de la Plata y retorno con cereales o frutos del país, cueros, lanas, sebo, etc., para el norte de Europa; en lastre de Montevideo a Valparaíso por Cabo de Hornos y retorno de Huanillos (Chile) con cargamento de guano destino Hamburgo.

En su diario personal describe las penurias propias de estas travesías por Cabo de Hornos en pleno invierno —agosto de 1881—, por latitudes entre los 58° y 59°, con vientos huracanados, oleaje cruzado y temperaturas que por momentos congelan el agua del mar que embarca la nave sobre cubierta. Otras páginas de su diario describen las imponentes calmas de los trópicos en el océano Índico, que hacen interminables las travesías.

Casamiento y nuevos rumbos. — Casado en Génova con doña Matilde Chichizola, en diciembre de 1880, después de una breve luna de miel por el norte de Italia, el capitán Dodero se despide de su mujer el 22 de enero siguiente, para cumplir un nuevo contrato de embarco, enrolado por veinte meses, al mando del *Espresso.*

Desde entonces piensa en la posibilidad de radicar su hogar allende el mar y no se hacen esperar proposiciones de diversa índole, entre las numerosas relaciones que cultiva en Montevideo y Buenos Aires. Pero es sólo cuando el capitán Benjamín Maumus, —nativo de Mirande (Francia), establecido en Montevideo desde el año 1873, como agente y corredor marítimo, representante de la ya entonces importente Cíe. de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre, de Marseilles—, le habla de asociarlo con miras a establecer agencias en Buenos Aires y Rosario de Santa Fe, que él considera factible su radicación en el Río de la Plata.

En abril de 1882, cumplido su último contrato de embarco, desembarca en Hamburgo. De paso por Francia visita a los familiares del capitán Maumus, entre éstos al hermano, el Abbé Claude Maumus a l'Eglise de la Trinité, en París. Llega a Génova el 28 de abril, después de casi dos años de ausencia, a visitar a su mujer y conocer su hija. Transcurren así seis semanas, al cabo de las cuales deja nuevamente Génova y se dirige por tren a Cardiff, donde toma el mando del *Nuovo Stella* fletado con cargamento de carbón para el Río de la Plata. En septiembre de ese mismo año pide por cable

el relevo del mando, desembarca del *Nuovo Stella* y establece su domicilio provisorio en Buenos Aires, calle Corrientes 283.

EN MONTEVIDEO, BUENOS AIRES Y ROSARIO

Ya el 11 de noviembre de 1882 llega a Montevideo a ocupar su nuevo puesto de apoderado general de la Agencia Marítima Benjamín Maumus, sita en la calle Misiones 47, tomando a su cargo fletamentos y movimiento portuario. El 16 de abril de 1883 firma ante escribano el contrato de sociedad que seguidamente permitiría a la agencia girar con el nombre de ambos socios: Maumus & Dodero. Ese mismo mes el capitán Maumus embarca con su familia en el paquete *La France* con destino a Francia, y es a su regreso, tras una breve permanencia en su tierra nativa, que desde Río de Janeiro envía un cable a su socio, el capitán Dodero, comunicándole que con ellos viajan la esposa e hija de éste, todos en buena salud, en tanto que su primogénito Eugenio Maumus, había fallecido en viaje, atacado de difteria. El 11 de octubre, al costado del *La France* recibe las familias Maumus y Dodero, en Montevideo, el remolcador de puerto *Tigre,* propiedad de Antonio Braga, representante de la firma Cory Brothers, de Cardiff, los mayores importadores de carbón en Montevideo. (El *Tigre,* casco de madera dura, de casi 90 pies de largo, forrado de cobre, recientemente construído en el varadero del Cerro, era considerado la mejor unidad por entonces en el servicio de dicho puerto.)

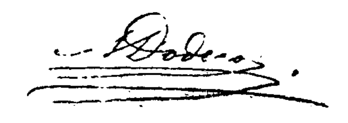
La familia Dodero queda establecida en Montevideo, en la calle Reconquista, próxima a la de Alzáibar. Al día siguiente de instalada mi madre con su hijita, por un caso infeccioso en la planta baja, se encuentra aislada por un cordón sanitario, que no permite entrar ni salir de la casa. Mi padre tan sólo consigue hacerle depositar los víveres necesarios. El aislamiento dura veintiún días. Afortunadamente, por la azotea puede comunicarse con la familia francesa Massat y de noche es recibida en la casa, donde le dispensan las mayores atenciones. La relación de amistad perdura hasta sus descendientes.

Posteriormente la familia Maumus se radica en Buenos Aires, donde a partir del 12 de diciembre de 1883 inicia sus actividades la agencia marítima B. Maumus (luego Maumus y Dodero), en la calle Cuyo (hoy Sarmiento) Nº 54.

A partir de 1884 deja el capitán Dodero de redactar su diario personal. Sus actividades, sus viajes a Buenos Aires y al litoral, manifiesta, no le dejan tiempo para ello.

A principios de 1885 el capitán Maumus establece una sucursal

Giornale Particolare comminciato a bordo
la Piro-Corvetta, V.Xna il 10 Gennaio 1870.



14 Lunedì Nascita del Re e del principe Umberto –
Gran Gala e tre salve. Uff.li in gran tenuta
io fingo ammalato per non essere di guardia
tempo nuvolo – Amm. Americano viene a bordo
alla sera tutti al ballo meno Gambini Predonzane
Gavotti. a bordo recita – Io scrivo a mio padre
e studio Inglese – Alla sera recita a bordo –
15 Martedì – In Camerino – ammalato – Studio Inglese –
Alla sera viene Starace – Parte America – alle
9 a dormire –
16 Mercoledì Di Guardia – viene Luce a bordo. Ministro Italiano
visita Americano Ammiraglio indi viene a bordo
Alla sera Recita a bordo – alle 9 a dormire
17 Giovedì Di Diana – Giunge Postale Savoie. parte fr.
Spagnuola Blanca e Cerez per Maldonado
Corvetta Russa. Ricevo lettera di mio Pa

En la bahía de Montevideo, 1870, marzo 14: Nacimiento del Rey (Víctor Manuel II) y Príncipe Umberto. Gran gala y tres salvas. Oficialidad con uniformes de gala. Aparento enfermo, eludiendo guardia. Tiempo nublado. Almirante americano viene a nuestro bordo. Por la noche, todos al baile menos Gambini, Predonzane y Gavotti. Escribo a mi padre... - Día 15: En cabina, enfermo; estudio inglés. Por la noche nos visita Starace. Sale el *América* para Buenos Aires. Día 16. De guardia. El ministro italiano visita al almirante americano y luego viene a nuestro bordo... - Día 17: De diana (guardia) - Llega el postal *Savoie*; sale la fragata española *Blanca Xerez* para Maldonado; corbeta rusa...

3. Mercoledì: Di Guardia tempo indeciso - Consiglio di guerra a bordo della Veloce
nel quale disimpegno d'Fisco. Ruelle pranza a bordo - Alla sera
viene rifugiato politico del partito Bianco Rodriguez Carlo -

En bahía de *Montevideo,* 1870. 23 de noviembre: De guardia; tiempo inseguro. Consejo de guerra a bordo de *La Veloce* en el que actúo de oficial fiscal. Ruelle almuerza a nuestro bordo. Por la noche llega como refugiado político del partido Blanco, Rodríguez L. Carlo.

27 Domenica Di S.° Com.te Pioggia e vento fresco da Sud - Giunta
Liberia da Valparaiso - Si hanno notizie d'Europa
Armistizio per 20 giorni tra Prussia e Francia
Si parla di nuovo della Caracciolo Leggo e dormo
Alla sera Calma ma tempo indeciso

27 de noviembre: Domingo, de comisión; lluvia y viento fresco del sud. Llega el *Liberia* de Valparaíso. Llegan noticias de Europa sobre armisticio por 20 días entre Prusia y Francia. Se comenta de nuevo de la Caracciolo...

29. Martedì. Di Guardia Presa del Cerro dai Bianchi. Si
ridanno le sartie di Trinchetto - Viene Orazio Garcia
a trovar Don Carlo. I colorati escono per attaccare
i Bianchi. Sono respinti - Alla sera a bordo
alle 8 a dormire
30 Mercoledì: Di Com.te - a bordo alla Veloce consiglio Sommario
a carico del fuochista Ferrari - Alle 3½ torno

29 de noviembre: Martes, de guardia. Toma del Cerro por los Blancos. Se recorren las jarcias de trinquete. Llega Horacio García a visitar a Don Carlos. Los colorados salen para atacar a los blancos y son rechazados... - 30 de noviembre: Miércoles; a bordo de *La Veloce* consejo sumario a cargo del foguista Ferrari.

" 3. Alla sera sbarca il rifugiato
Carlo Rodriguez che parte col Saturno.
5 Lunedì - Di Guardia - Giunta Nichteroy corvetta Brasiliana -
Alle 12 rendo la guardia a Gavotti e mi metto a letto -
6 Martedì - Ammalato - Il partito bianco avendo preso i due vapori Rio
Uruguay e Rio della Plata volevano impadronirsi del Coquimbo
ma però non riuscirono e dovettero restituirli.

Bahía de Montevideo, 1870, diciembre 3, sábado: Por la noche desembarca el refugiado Carlos Rodríguez, quien sale por el *Saturno.* - Diciembre 5, lunes: De guardia; llega la *Nichteroy,* corbeta brasileña. A las 12 entrego guardia a Gavotti y me pongo en cama. - Diciembre 6, martes: Enfermo. El partido Blanco, habiéndose incautado de los vapores *Río Uruguay* y *Río de la Plata* deseaba adueñarse del *Coquimbo,* pero no consiguiéndolo, tuvo que restituirlos...

alle 4 Uom si mette in moto e si entra alla Canale. Alle 10 ½
vado a terra col Comte e Comrio Passiamo all'Universelle
indi al Louvre dove prendo camera. Vado al Consolato per

En rada de Buenos Aires, 1871, enero 28, sábado: A las 4 a. m. nos ponemos en movimiento, entrando en el canal. A las 10 desembarco con el Comanuante y Comisario. Pasamos por el Universelle y luego al Louvre, donde reservo habitación. Vamos al Consulado por...

indi passo dal Sigr Carlo Rod. conosco sua moglie Agostina
ed i suoi figli Carlo e Alberto. Passo poi in Calle Bolivar
No 96 da Ferro e Delfino e lascio biglietto di visita. Ritorno

...luego paso por lo de Don Carlos Rodríguez; conozco a su mujer Agustina y a sus hijos Carlos y Alberto. Paso luego por la calle Bolívar Nº 96, en lo de Ferro y Delfino, dejando mi tarjeta de visita...

Calle Salta No 52. Alle 9 all'Alcazar Grand Duchesse de
Gerolstein. Alle 12 in una barchetta a prendere il 14.

...A las 9 p. m. al Alcázar: "Gran Duchesse" de Gerolstein.

Martedi 31 - alle 9 si va dal rapporto Laforgue. Colazione e
preparo per partire - Saluto Rodriguez e Saconi indi
del Comte trovo Ministro Conte La Croce, Segretario
Martin. Molto Caldo - alle 2 s'imbarchiamo per
venire a bordo - Trovai di novità in Buenos Ayres i Tram-
way. L'acqua corrente e le basi costruzione d'un nuovo teatro.
Alle 2 e ½ a bordo fatta la salva - Dopo il pranzo soliti
preparativi per la partenza. Alle 11 p.m. si accende la ma

Buenos Aires, 1871, enero 31, martes: A las 9 vamos a contratar el remolcador de Laforgue; almorzamos y nos preparamos para partir; saludo a Rodríguez y Sacconi. Luego, en busca del Comandante, lo encuentro con el Ministro, Conde La Croce, secretario Martin. Mucho calor. Encontré como novedades en Buenos Aires, los tramways, el agua corriente y las bases para la construcción de un nuevo teatro. A las 2 y media a bordo; se hacen las salvas. Después de la cena se hacen los preparativos para zarpar. A las 11 p. m. se enciende la máquina...

In Rio Janeiro Novembre.

26 Domenica — Alle 11½ libero dagli arresti vado dal Comte. Solite prediche — All'1½ scendo a terra con Gavotti troviamo Gloria e si va a Tijuca a veder la cascata. Alle 6 di ritorno pranziamo all'Hotel des Princes piazza Pedro II alle 8 all'Alcazar La Cagnotte ([illegible]). Alle 9 ([illegible]) alle 12 a bordo di guardia [illegible]

27 Lunedì. — Alle 6 am Il vaporetto ci rimorchia all'Isola Macangay e del Carbone [illegible]. Il Comte mi spedisce a Rio Janeiro (a Corte) con Gloria per trattare il carbone e il vaporetto. Alle 10 vado a Botafogo dal Console [illegible] alle 2 ritorno a bordo [illegible] di guardia fino a notte. La nave Danemark di Liverpool di 3500 ton.

En Río de Janeiro, 1871, noviembre 26, domingo: A las 11, libre del arresto, llevado ante el Comandante, escucho los acostumbrados consejos; bajo a tierra con Gavotti; encontrando a Gloria vamos al Tijuca, a la cascada. De regreso cenamos en el hotel des Princes, plaza Pedro II; a las 8 p. m. al Alcázar: "La Cagnotte". A las 12 a bordo, de guardia... - 27, lunes: A las 6 somos remolcados a la isla Macangay. El Comandante me envía a Río con Gloria para tratar el carbón y el remolcador. A las 10 vamos a Botafogo, al consulado, y después de almorzar... regresamos a bordo... guardia hasta media noche. Llega el velero *Danemark* de Liverpool, de 3.500 toneladas...

— Gennaio 1872 —

Aspetto della città — Baia di Funchal

L'aspetto della città è magnifico — [illegible]

Ciudad de Funchal, 1872, enero: Desde la bahía, el aspecto de la ciudad es magnífico; construída sobre la playa, detrás de la cual la tierra se eleva rápidamente hacia el interior. Tres torrentes la atraviesan para desembocar en la bahía. Las montañas que la circundan en anfiteatro alcanzan una altura de 1.300 metros, recubiertas de una frondosa arboleda de las más diversas especies. Cuesta abajo se descubre una que otra construcción, entre las que se destaca la iglesia de Nuestra Señora del Monte, que se levanta a unos 600 metros sobre el nivel de la ciudad. Algo más abajo las casas son más numerosas, circundadas de magníficas quintas de frutales y flores; la caña de azúcar es muy cultivada y su colorido verde amarillento, en contraste, me produjo una bellísima impresión. Al pie de la montaña, las casas todas con jardines... y frentes de ramajes floridos.

In Navigazione nel Rio della Plata -
Dicembre 1872 -

25 Mercoledì - Giorno del S. Natale che da molto tempo si sperava passarlo alla fonda in Buenos-Ayres - Il vento è moderato del ONO il ciel sereno il mare quasi calma - Nella diana si salpa l'ancora di sinistra e si ricuperano due lunghezze di quella di dritta. Alle 8 Am viene al bordo una lancia della Capitania del porto a chiedere il nome del bastimento quello del Capitano, la provenienza, ect. Agostino si mette a pescare io vado a dormire - Al mezzogiorno pranzo - Maccheroni al brodo Gallina lessa ripiena, pesce fritto - Interiori di polli accomodati e solita dolce di patate e uva secca - vino secco delle Canarie. Dopo il pranzo Peppo e Agostino a dormire io schiavito del cassero a leggere. Alle 5 PM - Il Capitano Agostino viene in coperta vuol cambiare d'ancoraggio il che si fa in meno di un'ora mediante l'ajuto dei passaggieri (e ciò per timore di essere troppo vicini all'isola dei Gorriti nel caso che si dovesse far vela col vento al Nord) Nella sera si spiega leggiera bava da Nord, il barometro abbassando due linee sotto il trenta, conoscendo da ciò che il vento non può tardare a passare al NO.

En navegación, río de la Plata, 1872, diciembre 25: Día de Navidad que desde mucho tiempo esperábamos pasarla en Buenos Aires. En la diana se zarpa el ancla de babor y se recogen dos largos de la derecha de estribor. A las 8 viene a bordo la lancha de la Capitanía del Puerto a solicitar nombre del buque, del capitán, procedencias, etc... A medio día almuerzo con macarrones, gallina hervida rellena, pescado frito, menudos de aves saltados y el acostumbrado dulce de batata y pasas de uva; vino seco de las Canarias. Después del almuerzo, quedo de guardia en el puente... A las 5 el capitán en cubierta ordena cambiar de fondeadero, lo que realiza en menos de una hora mediante la ayuda de los pasajeros (ello por temor de quedar demasiado cerca de la isla Gorriti, en el caso de que tuviésemos que hacernos a la vela con viento norte) ...

Da Buenos-Ayres.

1873 -
1° Aprile - Martedì - Era nostra intenzione di passare in vista dell'isola degli Stati al quanto più a levante in modo da verificare il cronometro se segue ad essere esatto, però a causa della foschia che sempre aumenta alle 8 am si accostano due quarte alla sinistra onde passare almeno a 25 miglia da detta isola. Non si può osservare però dalla Stima risulta essere al mezzogiorno in Lat. 54° 30' Sud Long 63° 10' O. di aver percorso nelle 24 ore 244 miglia e si può dire che sono le prime 24 ore in cui l'Argonauta abbia tanto camminato. Nel dopo pranzo si segue a navigare colle gabbie con un terzarolo le basse vele e la trinchettina, e dopo -

Talcahuano - Maggio - 1873 -

De Buenos Aires a Talcahuano, 1873, abril 1º, martes: Era nuestra intención pasar a la vista de la Isla de los Estados, por el Este, a fin de verificar nuestro cronómetro, pero a causa de la bruma que siempre aumenta a partir de las 8 a. m. nos apartamos dos cuartas a babor, para alejarnos al menos unas 25 millas de la isla. No se puede observar, pero por estima resulta que estamos al medio día en latitud 54° 30 m. sur y longitud 63° 10 m. oeste, habiendo efectuado una singladura (24 horas) de 244 millas. Puede decirse que son las primeras 24 horas que el *Argonauta* haya andado tanto. Por la tarde se navega con las velas recogidas.

Da Akyab a Falmouth.
Capo di Buona Speranza.
Martedì 1° Giugno 1880.

De Akyab a Falmouth, Cabo de Buena Esperanza, 1880, junio 1º, martes: Hacia las 6 a. m. el viento se torna huracanado; no se pueden recoger las velas por temor de perderlas; la mar rompe sobre cubierta con fuerza; destruye la obra muerta de estribor; suelta las ligaduras del velamen y lo destruye en parte. Se llama a toda la gente y se asegura lo que queda del velamen, armándose una pequeña vela de capa a popa, con el propósito de poder orzar. Al salir el sol, nuevas ráfagas sacuden fuertemente nuestra arboladura y el mar rompe en cubierta con fuerza; se asegura la vela mayor; hasta medio día siguen pasando nubes y nuevas ráfagas de viento; después aclara el horizonte y queda a la vista la costa; estimando estar demasiado próximos, se cambia de rumbo, latitud 34, longitud 24, 26 millas al norte del Cabo...

Da Cadice a Montevideo
Maggio 1881
Domenica 8.

De Cádiz a Montevideo, 1881, mayo 8, domingo: A las 7 envío al segundo a tierra, con orden de tratar el remolque para entrarnos en la bahía. A las 9 llega el remolcador, convenido en $ 40.— uruguayos, entrada y salida. A las 11 en el fondeadero, donde el buque queda con dos anclas y dos largos de cadena por parte. Bajo a tierra con Revello y Palacios y vamos en primer término a visitar la panadería de la Bóveda ("Bazzurro") para ver si conseguimos *una buena mula para la descarga...*

Laguna di Terminos. Dicembre 1874.

Martedì 1° Dicembre. Alle 6h am si salpa per avvicinarsi alla città però dopo poco essendo il vento molto leggiero e la corrente molto forte non potendo andare avanti si da fondo. Alle 9 visto che non viene nessuno a dar pratica vado a terra colla gasetta mi presento alla capitaneria e ottengo la libera pratica, trovo Carlo Gaetano Senarega consegnatario e mi accompagna alla dogana ove mi domandano il manifesto delle provviste che lasciai a bordo e il manifesto delle casse di alabastro, mando a prendere il primo e per il secondo non avendolo mando a chiamare i passeggieri i quali pure ne sono sprovvisti. Si va dall'Amministratore della dogana e mi dice che si deve pagare una multa di 1000 pezzi forti e diritti di tonnellaggio a questa notizia rimango colpito protesto contro i passeggieri e cerco di persuaderli a lasciare le mercanzie come garanzia di tutte le multe e dei diritti di tonnellaggio e Senarega rimane indeciso se si deve o no caricare. Mando ordine a bordo di mettersi alla vela e venire più dentro, si provano due volte ma essendo la corrente forte non ci riescono. Io pranzo a terra assieme ai passeggieri. Alle 5 si combina che Goffredo Guerrieri vada al Messico a provare la causa poi vado a bordo con Pellegro e giunto a bordo mi ricordo che il Goffredo non ha nessuna carta ne documento per sostenere la causa e allora si scende a terra portando lo spaccio della dogana di Bahia che prova che si sono imbarcate le 76 casse come zavorra. Poi con forte dolore di testa me ne ritorno a bordo a dormire

Laguna de Términos, 1874, diciembre 1º, martes: A las 6 se zarpa para aproximarse a la ciudad, pero habiendo calmado mucho el viento y no pudiendo avanzar contra la corriente, se fondea nuevamente. Viendo que nadie llega a darnos entrada, voy con mi lancha y me presento en la Capitanía, obteniendo libre plática. El consignatario Carlos Senarega me acompaña a la Aduana donde me exigen el manifiesto de rancho, que dejara a bordo, y un manifiesto por una partida de cajones de alabastro. Envío por el primero; por el segundo, no teniéndolo, cito a los pasajeros propietarios de los cajones, quienes tampoco se habían provisto de la documentación. Vamos juntos al Administrador de la Aduana, el cual me comunica que debo pagar una multa de 1000 pesos fuertes y derechos de tonelaje por traer carga. Ante esta noticia, que me sorprende, protesto en contra de los pasajeros y trato de persuadirlos a dejar la mercadería como garantía de todas las multas y derechos de tonelaje, pero a todo esto Senarega, representante de mis fletadores, queda indeciso de si debe o no empezar la carga. Envío órdenes a bordo de ponerse nuevamente a la vela para aproximarse al puerto, pero en dos nuevas tentativas no se consigue vencer la correntada. Almuerzo en tierra con los pasajeros y acuerdo con éstos que Godofredo Guerrieri vaya a México a exponer la causa; pero regresando a bordo recuerdo que en los despachos de la Aduana de Bahía consta el embarque de los 76 cajones como lastre. Con un fuerte dolor de cabeza me retiro entonces a descansar.

Montevideo le 22 Décembre 1887.

Monsieur Fournié
Comt. le M. Réunion
en Rade

Cher Monsieur.

Puisque les autorités de ce pays sont excentriques pour ne nous pas permettre de se souhaiter le bonjour j'vous écris ces deux mots.

Si j'avais pu vous parler je vous aurais proposé de partir de suite sans recevoir les gardes sanitaires et même sans pilote, plus tôt que d'être obligé de se soumettre aux caprices de ces Messieurs.

En arrivant à terre le docteur a declaré que vous ayez un malade à bord, que vous n'avez pas de patentes Orientales et que par consequence vous devez rester en quarantaine et qu'il fallait vous envoyer deux gardes sanitaires pour surveiller le vapeur.

J'ai protesté, j'ai proposé de vous donner le pilote et de vous faire partir desuite, rien n'a valu, il a repondu que pour vous expedier nous avions besoin de la patente de Santé visée par le Consul Argentin.

Je pense venir le long du bord, mais comme devant les gardes je ne crois pas convenable de dire ce que j'ai dans le coeur j'ai cru bien vous ecrire ces deux mots. Le Pilote vous dira le reste.

Je vous presente mes salutations sincères

Votre ami

[illegible]

Montevideo, 1887, diciembre 22: Mr. Fournié, Comandante del *Maurice et Reunión,* en rada. Querido señor: Puesto que las autoridades de este país son tan excéntricas como para prohibirnos siquiera de saludarnos, le escribo estas líneas. Si yo hubiese podido hablarle, le habría propuesto de proseguir viaje sin aceptar los guardas sanitarios y aun sin prácticos, antes que verse obligado a someterse a los caprichos de estos señores. Al llegar a tierra el doctor manifestó que por tener usted un enfermo a bordo y no tener patente de sanidad oriental, debía usted ser detenido en cuarentena, y enviarle dos guardas sanitarios para custodia del vapor. Yo he protestado y propuesto el envío del práctico para permitirle proseguir de inmediato, pero de nada valió mi protesta, manifestando que habiendo quedado constancia de la recalada en Montevideo, debía proveerse de nuevo despacho y patente de sanidad visada por cónsul argentino. Pienso llegar hasta el costado de su buque, pero como en presencia de los guardas no creo conveniente expresar lo que siento, he preferido escribirle estas líneas. El piloto referirá a usted el resto. Presento a usted mis sinceros saludos. Su amigo N. D.



Guardiamarina Nicolás Dodero, destacado en Montevideo (1870).

AMBASCIATA D'ITALIA

2361

Buenos Aires, 25 luglio 1951

Mio caro Pino,

accogliendo il desiderio da te espresso, questa Ambasciata si e' premurata per ottenere, ove possibile, una riproduzione delle due pirocorvette "Etna" e "La Veloce" gia' appartenenti alla Marina da Guerra italiana.

Sono ora a darti notizia dell'esito delle ricerche. Ne' presso il Museo Storico Navale di Venezia, ne' presso quello di La Spezia, ai quali e' affidata la conservazione dei cimeli piu' interessanti della nostra Marina da Guerra, esistono i modelli delle due pirocorvette di cui si tratta. Sono state in via subordinata fatte ricerche, ma con esito negativo, dei piani di costruzione delle due unita' presso la "Direzione Generale delle costruzioni armi navali"; la "Direzione Generale delle Costruzioni"; l' "Arsenale della Marina Militare"; la "Direzione Costruzioni Navali Castellammare di Stabia"; la "Direzione del Genio Navale di Livorno". In siffatte circostanze e' da ritenere del tutto improbabile che esistano altrove tali piani di costruzioni.

E' stato invece possibile trovare presso l'Ufficio Storico della Marina Militare a Roma una fotografia, di cui unisco una copia, della pirocorvetta "Etna"; purtroppo di quella soltanto e non de "La Veloce", cio' che puo' anche spiegarsi con la differenza di eta' delle due unita', e con la mente alla relativamente recente scoperta della fotografia. Il predetto Ufficio Storico ha inoltre fornito le due brevi monografie che pure accludo, sulle due navi in questione.

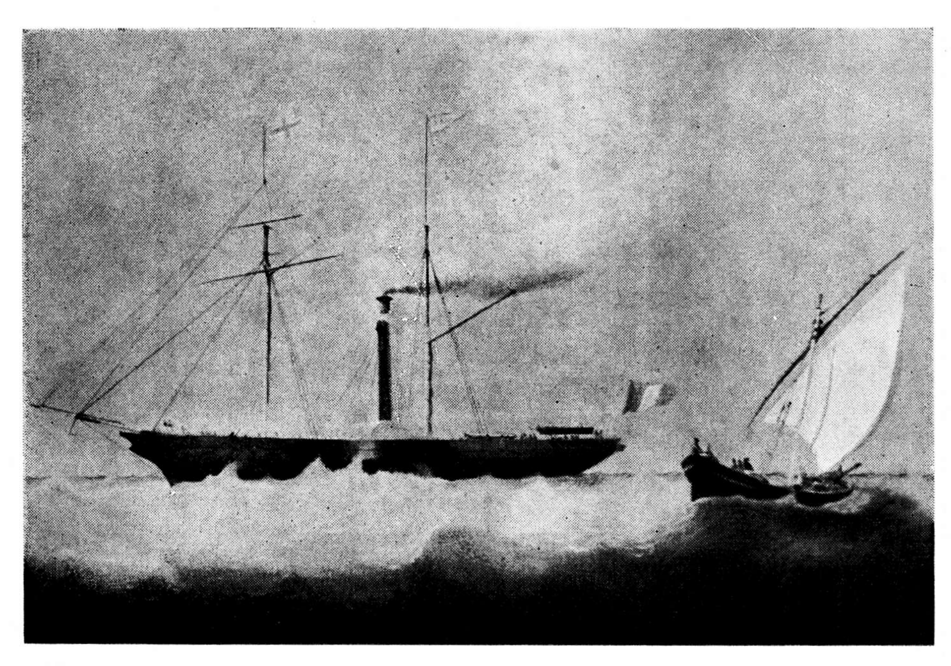
Se anche i risultati delle ricerche non sono quali essa avrebbe desiderato, questa Ambasciata e' particolarmente lieta di averti potuto far cosa gradita. Lo e' soprattutto per le suggestive tradizioni che legano il ricordo di tuo Padre ed il nome della Tua Famiglia alle gloriose gesta della Marina italiana.

Tuo affezionatissimo

[signature]

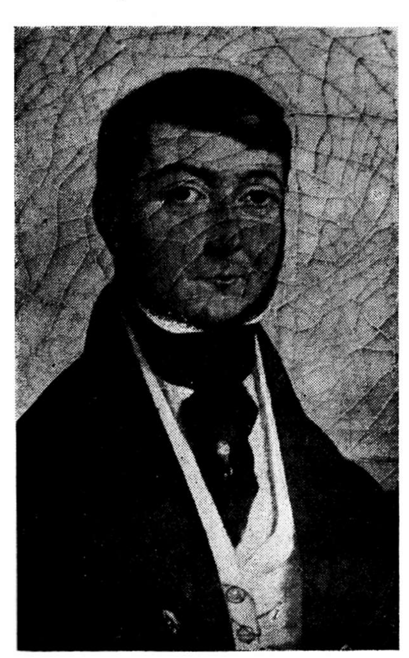
Señor Don José Dodero
Alvear 1402
CAPITAL

Nota de la embajada de Italia sobre antecedentes de la actuación de Nicolás Dodero en buques de la marina de guerra italiana.



Vapor *Virgilio,* de la flota Rubattino de Génova.

Capitán del *Virgilio,* D. Luis Alejandro Dodero.



Tte. de Navío Nicolás Dodero.



en Rosario de Santa Fe, actuando de agente y apoderado el señor G. Galletti. Año tras año es mayor el tonelaje que movilizan las flotas de Cyprien Fabre y Cie. con sus vapores mixtos de carga y pasajeros: *Britannia, Gergovia, Diolibah, Olbia, Scotia, Patria, Maurice et Reunion*; los italianos de pasajeros: *Principe* y *Regina* de armadores privados de Génova y los vapores de la compañía Unión, de Bilbao, y otros españoles como los de pasajeros del Marqués del Campo. La mayoría de los veleros italianos, españoles y franceses que llegan a Montevideo, por órdenes o a descargar allí, son fletados de retorno por el capitán Dodero, fletamentos que realiza directamente en Montevideo, cuando las cargas proceden de puertos uruguayos y si son de Buenos Aires o puertos argentinos, con su asociado en Buenos Aires el capitán Maumus, o con intervención de los señores A. M. Delfino Hnos., o de J. R. Williams & Cía., agencias marítimas de Buenos Aires de las que ejerce la corresponsalía en Montevideo.

En marzo de 1888, el capitán Dodero viaja a Génova con su familia. Visita en Londres, Cardiff, Liverpool, París, Burdeos, Marsella y Bilbao armadores y viejas relaciones, ampliando sus representaciones. Llega hasta Bari, sede de la compañía de navegación Puglia y concierta con la misma un acuerdo entre ésta y la Cíe. Cyprien Fabre, para un servicio de pasajeros y cargas acumulativo de ambas empresas entre puertos del Mediterráneo y el Río de la Plata, al que la compañía Puglia habría de destinar tres de sus unidades de mayor tonelaje. Regresa el capitán Dodero a Montevideo en septiembre del mismo año.

FORMACIÓN DE LOS HIJOS

Entre los años 1884 y 1889 nacen en Montevideo sus hijos Enrique, Alberto A. y Luis Dodero, y es en las postrimerías de 1889 que mi padre resuelve aunar la agencia Maumus y Dodero en Montevideo con la de los señores Williams y Cía., quedando al frente de las mismas, como gerente apoderado, el señor Juan Estapé, secundado por el señor Baptista, para actuar en estrecha colaboración en el local de Misiones Nº 58, compartiendo parte del personal. Poco tiempo después sucede al señor Baptista el señor John Coles, socio del señor J. R. Williams.

Don Nicolás Dodero queda así en condiciones de abandonar Montevideo para tomar a su cargo la agencia Maumus y Dodero en Rosario de Santa Fe, establecida en la esquina de Aduana (hoy Maipú) y San Lorenzo Nº 90. Allí se traslada con su familia en los últimos días de diciembre de 1889, atraído por las mayores posibilidades que ofrece Rosario, el puerto de mayor exportación de cereales de la

Argentina y que pocos años después habría de alistarse entre los principales puertos de exportación del mundo. (Por entonces no existían aún los puertos Madero ni Ensenada. Buenos Aires operaba por lanchones que trasbordaban a los buques de ultramar en la rada, siendo muy pocos y en limitado calado los que operaban en el Riachuelo.)

Rosario es la ciudad de mi infancia y cuna de mis hermanos José A. y Nicolás A. Su puerto está en todos los recuerdos de mis primeros años, como testigo de su vertiginoso incremento y de la importancia que asumiera en el curso de pocos años, colocándose el primero en exportación de la América del Sur, mientras su ciudad pasaba a alinearse como la segunda de la república en población y comercio. Bien lo ha previsto mi padre cuando resuelve hacer de Rosario el nuevo centro de sus actividades, llevando su agencia a ser la primera de la plaza por las representaciones que ejerce y los fletamentos de buques en que interviene, actuando tanto a nombre de armadores y corredores de Londres y de Génova, como por autorización o delegación de otros muchos agentes marítimos de Buenos Aires. El rango de su agencia había de mantenerse así por largos años, no obstante que ya comenzaban a actuar –1890/1900– firmas tan prestigiosas como H. S. Ferguson (Lamport & Holt), W. Sampson & Co., Pedro Christophersen, Christophersen Hnos., A. M. Delfino & Hnos., etc., y otras importantes iniciadas años después.

En 1895 otorga mi padre amplios poderes al capitán Federico Aprosio para regentear la agencia en su ausencia y emprende viaje con toda la familia a Europa. Cumple así el deseo de mi madre y el propio de ver a sus padres, mis abuelos, que tanto anhelan conocer a sus nietos. Al término del viaje nos deja instalados en Génova y por su parte viaja por Europa, visitando a sus representados y en procura de nuevas vinculaciones y negocios, como lo hiciera ya en 1888. Seis meses después regresa con su familia a Rosario. Efectuamos el viaje de ida y el de regreso a bordo del vapor *Messapia,* con escalas en Santos, Río, San Vicente (Cabo Verde) y Barcelona, y una duración de veintiséis días. (Los vapores más rápidos de la Cíe. Fabre empleaban veintisiete días con la escala adicional de Marsella.) En el colegio Cristóforo Colombo, de Génova, quedaron internados mis hermanos mayores Enrique y Alberto A., con el propósito de hacerles proseguir sus estudios en Europa. No obstante, un año después, a instancias de mi madre que no se resignaba a vivir separada de ellos, regresan ambos a Rosario y con profesores particulares preparan su ingreso: Enrique, a un curso secundario comercial en la Academia Británica de Buenos Aires, y Alberto al Colegio Nacional de Rosario.

En 1901, aprobado ya el 6º grado elemental, ingreso también yo al mismo Colegio Nacional. Nuestras horas libres nos permitían concurrir asiduamente a la agencia, recorrer en break las barrancas del puerto y visitar los buques atracados, interiorizándonos del movimiento y operaciones portuarias, así como de las formalidades que debían cumplirse ante las autoridades portuarias y aduaneras previas a toda operación. Alberto se interesa particularmente en registrar los fletamentos, siguiendo las oscilaciones del mercado de fletes y es autorizado a visitar a los exportadores en procura de informaciones. Vuelve radiante cuando puede obtener la anotación de alguna partida de fardos, cueros u otros frutos del país, para embarcar en los buques de la agencia a la carga de parciales. Con suma frecuencia cruzamos el río en botes a vela y remo, asistiendo y cooperando con el personal de la agencia en la preparación de la documentación. Actuaba de "waterclerk" de la agencia el señor Luis Bonsignore, ex titular de la agencia de pasajes y cambio en la esquina de San Martín y San Luis, de Rosario, quien en más de una ocasión había de recordarme emocionado las tribulaciones que sufría, cincuenta o más años atrás, por la imprudencia de estos auxiliares navegantes...

Con nuestro padre, dedicábamos después de cenar hasta una hora en la práctica de idiomas, siéndonos enteramente familiar el italiano, idioma en el cual le dábamos plena satisfacción; nos hacía recitar fábulas y trozos de literatura que debíamos aprender de memoria en francés o en inglés. Del inglés conocíamos todo cuanto concierne a maniobras, aprovisionamiento y diligenciamientos de los buques, adquiriendo día a día mayores conocimientos con la práctica oral y escrita que hacíamos con capitanes de buques británicos, y también con escandinavos, griegos o alemanes, pues todos, bien o mal, se expresaban en inglés.

Mi hermano Enrique, después de hacer cursado estudios secundarios comerciales en el Colegio Británico de Buenos Aires, es enviado a Inglaterra para su internación en el colegio de Weston Super Mare, a fin de hacer práctica de inglés. A su regreso de Inglaterra ingresa en la firma de nuestros tíos en Montevideo, Chichizola Hnos., sucesores de Carlos Gowland y Cía., los principales importadores de sal de Cádiz y carbón de Escocia y Cardiff en aquella plaza.

En 1903, mi hermano Alberto que cursaba el tercer año del colegio nacional, injustamente inculpado de una falta grave, en vez de justificarse se rebela contra el profesor, y con tal motivo le es aplicada una larga suspensión. Entonces nuestro padre resuelve internarlo en el Blackrock College de Dublín —Irlanda— y a los pocos días es embarcado en uno de los cargueros amigos con destino a Liverpool, desde donde es acompañado a Dublín por el cónsul argentino en

esta ciudad, un buen amigo de mi padre. Pocos meses despues se evade del colegio de jesuitas con otro compañero y se presenta en las oficinas de la Houston Line, en Liverpool, a cuyo gerente, señor Appleton, solicita interceda ante su padre para que le permita continuar actuando en dichas oficinas. Su gestión tiene éxito y es designado secretario del mismo señor Appleton. Permanece casi dos años en el cargo y a la vez que perfecciona sus conocimientos del inglés y del comercio marítimo, se vincula con las principales firmas británicas que intervienen en el intercambio con Sudamérica; visita otros puertos y numerosos armadores representados en el Río de la Plata por Maumus y Dodero, obteniendo, al propio tiempo, nuevas representaciones para esta agencia.

CAPÍTULO II

ACTIVIDAD MARÍTIMA ENTRE 1900-1914

En los primeros años de 1900, la Cyprien Fabre y Cíe. de Navigation, cuya representación ejercieran en el Río de la Plata Maumus y Dodero –y su antecesor– por casi veinticinco años, es llevada a un acuerdo con otras empresas de navegación francesas para evitar competencias ruinosas y participar de las primas instituídas por Francia en favor de las líneas postales para la renovación de sus flotas. Como consecuencia de ello, la Fabre Line se ve precisada a suspender sus servicios al Río de la Plata, para obtener una mayor participación en sus líneas del Mediterráneo a Canadá (Quebec, Montreal, etc.). En cambio es favorecida con un mayor servicio en la línea de Génova, Marsella y Barcelona al Río de la Plata, la Cie. des Transports Maritimes de Marseilles, representada en el Río de la Plata por los señores Benausse Bartier y Cie. en Montevideo y los señores Py y Grandval en Buenos Aires. Efectúa, con todo, algunos viajes esporádicos la Fabre Line con sus nuevos vapores *Roma, Madonna,* etc., cuando la demanda de pasajes de 3ª clase excede la capacidad de Transports Maritimes y así, aun a principios de 1909, llega a Buenos Aires el *Roma* completo de pasajeros (1.500), que realiza la travesía en dieciséis días y es consignado a sus antiguos agentes Maumus y Dodero.

La Societá di Navigazione Puglia, de Bari, no contando con el apoyo de la Cie. Cyprien Fabre y a raíz de la pérdida del vapor *Messapia* –que se incendia en el puerto de San Vicente de Cabo Verde–, se retira definitivamente del tráfico del Río de la Plata, para intensificar sus servicios por el Mediterráneo, Mar Negro y Mar Rojo, en acuerdo también con otras compañías italianas.

MOVIMIENTO INMIGRATORIO

La agencia Maumus y Dodero obtiene, entre otras representaciones, la de la Cía. Ligure Brasiliana, que a raíz de la crisis del caucho

en el Amazonas, abandona sus servicios del Mediterráneo a Pará y Manaos, para establecer un servicio cada veintiún días de Nápoles y Génova a Santos, Montevideo y Buenos Aires, destinado al transporte de inmigrantes y limitado número de pasajes de cámara, con los vapores gemelos *Re Umberto, Río Amazonas* y *Minas.*

En los primeros años del siglo, el movimiento inmigratorio desde España e Italia se intensifica y particularmente desde Italia favorece a las compañías italianas el tráfico que dióse en llamar de inmigrantes "golondrinas", agricultores que atraídos por las cosechas de granos en la Argentina, embarcan desde Italia en 3ª clase, en noviembre/diciembre, y luego de levantadas nuestras cosechas de trigo y maíz, regresan a Italia a fines de abril/mayo en tiempo para emplearse en las mismas tareas en su propio país.

Los pasajes de 3ª clase de Nápoles a Buenos Aires, ida y vuelta costaban entonces de $ 500 a $ 600 curso legal (200 a 250 o/s.) según la categoría de los buques, comprendiendo el pasaje comida sana y abundante, que así como el alojamiento e instalaciones sanitarias son rigurosamente controlados por los comisarios gubernamentales que los Estados embarcan en cada buque que conduce inmigrantes (Italia-España) en protección de sus connacionales. Los viajes de ida y vuelta exigían entre treinta y cuarenta días, según las escalas.

La mayoría de estos trabajadores rurales cuando las cosechas eran abundantes, regresaban satisfechos y los ahorros les permitían sufragar los pasajes, gozar del descanso que para ellos significaba el viaje por mar y realizar idénticas tareas en su propia tierra o prolongar sus vacaciones en espera del próximo viaje a la Argentina.

Alentadas nuevas empresas armadoras por estas perspectivas promisorias, se constituyen, entre otras, el Lloyd Italiano —de capital italiano—, con una flota inicial de seis vapores a doble hélice, quince nudos, con instalaciones modernizadas que comprenden un comedor para los inmigrantes, siendo su capacidad de 1.200 pasajeros. La Soc. Italia di Navigazione (sin ninguna vinculación con la homónima actual), financiada por la Hamburg Amerika Linie (capitales alemanes) concurre con cuatro vapores: *Ravenna, Toscana, Bologna* y *Siena.* La entrada de estas líneas antagónicas crea una situación difícil para la renovación de acuerdos de tarifas; las conferencias que a tal objeto convocan los dirigentes de las compañías de navegación no llegan a ningún resultado positivo pues las nuevas empresas exigen ventajas a expensas de las que, como nuestra representada, la Ligure Brasiliana, han acreditado sus servicios con unidades consideradas anticuadas al confrontarlas con las de reciente incorporación y no aceptan considerar que ésta también tiene a estudio la renovación de su material.

Alberto Dodero, de paso por Génova, interiorizado de la situación por intermedio de nuestro representante en dicho puerto, D. V. Faruffini, propone a los directores de la Ligure Brasiliana el arrendamiento del vapor alemán *Bulgaria,* con capacidad para 2.800 pasajeros, retirado del servicio en los meses de menor movimiento en el Atlántico Norte, que son precisamente los de mayor demanda para América del Sur. Consideradas ventajosas las condiciones de arrendamiento "time charter", es sin más fletado como mínimo por dos viajes redondos de Europa al Río de la Plata. Producida la ruptura del acuerdo, la compañía autoriza a sus agentes en la Argentina a extender órdenes de pasajes de llamada con rebajas de 30 y hasta 40 %, con el asombro de los competidores, que desconocen en un principio el fletamento del *Bulgaria,* pues éste es divulgado tan sólo a una semana de su primera salida de Nápoles. La intensa propaganda realizada por el interior de Santa Fe, Córdoba y provincia de Buenos Aires, en base a tan desusual rebaja tiene un éxito insospechado, como lo revela el hecho de que, quince días después, se comunica a Génova la venta de más de 1.500 órdenes de pasaje. Con este motivo, reciben los agentes Maumus y Dodero a la vez que las felicitaciones del directorio, confirmación de haberse completado la capacidad del buque para el primer viaje. Éste se realiza a principios de diciembre de 1906 de Nápoles y Génova directo a Buenos Aires conduciendo el número record de inmigrantes para este último puerto en un solo buque. La venta de pasajes para el regreso de Buenos Aires a Italia con salida en enero, que es tal vez el mes de menor movimiento o demanda, alcanza también un resultado excelente y en cierto modo inesperado, que sólo puede explicarse por el incentivo de las sorprendentes rebajas ofrecidas. El despliegue sin precedentes de carteles en las calles y subagencias en la Capital Federal, en las estaciones de ferrocarril y casas acopiadoras del interior, hoteles, etc., ofreciendo pasajes a Génova y Nápoles de las distintas compañías de navegación a $ 200, luego a $ 150, a $ 100 y finalmente hasta por $ 50 causa sensación general, si bien se entiende que este último precio es nominal, pues no hay empresa de navegación que pueda aceptar pasajeros a menos de $ 100 para cubrir el gasto mínimo de la alimentación (la treta surte efecto cuando el pasajero se presenta a tomar el pasaje de $ 50, porque, naturalmente, de ese precio ya no quedan disponibles...). Antes de cumplir el segundo viaje con el *Bulgaria* la compañía Ligure Brasiliana llega a un acuerdo con las demás competidoras, incorporando a su propia flota dos de las nuevas unidades del Lloyd Italiano, que adquiere a algo menos que el precio de costo y obtiene así una razonable participación en el nuevo acuerdo. Su sucesora la Transatlántica Italiana con nuevos

capitales, nuevos directores y programa de expansión a Norte y Sudamérica, salva por muchos años activas competencias y renueva acuerdos satisfactorios, representada siempre por Maumus y Dodero y su sucesora la Agencia Marítima Dodero hasta la segunda guerra mundial.

Representaciones italianas. — Desde 1900 la agencia Maumus y Dodero y sus sucesores la agencia Dodero Hnos., ejercen la representación de numerosos armadores italianos cuyas flotas de cargueros participan en el tráfico rioplatense. Además de las mencionadas al pie[1] —algunas anteriores a 1900— cabe recordar otras que realizan servicios regulares mixtos, de carga e inmigrantes, como la Sicula Americana, cuyas unidades construídas especialmente responden con amplitud a ese propósito; tales el *San Giorgio, San Giovanni, San Guglielmo,* con capacidad para 1.000, 1.200 y 1.500 pasajeros respectivamente y entre 4/6.000 toneladas de carga, que realizan la travesía de Nápoles y Palermo (Sicilia) a Buenos Aires, en dieciséis días.

El Lloyd Pacífico, fundado por la prestigiosa y antigua firma de armadores G. Zino, de Savona, que adquiere dos vapores del Norddeutscher Lloyd de Bremen, es otra de las empresas que inician los servicios mixtos de referencia, con salidas mensuales de Génova a Río, Montevideo, Buenos Aires y Valparaíso —vía Magallanes—[2].

Lamentablemente, tanto la Sicula como el Lloyd Pacífico deben poner término a sus servicios durante la guerra mundial 1915/18 debido a la pérdida de unidades.

1 Angelo Parodi fu Bmeo: vapores *Avanti, María Madre, Angelo Parodi, Luiggi Parodi,* en servicios Génova/Rosario-Santa Fe; Fratelli Accame: vapores *Antioco A., Antonio A., Adele A., Caterina, Emmanuele Accame;* Dall Orso y Cía.: *Andrea, Colomba, Cavour, Livietta, Micheländgelo,* etc, Fratelli Bozzo: *Cirene, Concetta, Deipara, Elio,* etc.; Fratelli Sanguinetti: *Unione, Rosalba, Colombo,* etc.; Tomm, Gazzolo y Cía.: *Assunzione, Concezione, Purificazione, Resurrezione,* etc.; Flli Bianchi: *Scillin, Sebastiano;* Carlo Pastorino: *Giácomo P., Pascuale P.;* Genaro y Cía.: *Messicano, Ascaro;* Flli Capellini: *Mario, Quinto, Pssa. Iolanda;* Bechi y Calcagno: *Amor, Armonia, Fede, Speranza;* Flli Ciampa: *Francesco C., Luigi C., Agnello C.*

2 Estas empresas observan con especial interés el incremento migratorio hacia la Argentina, atraído por el desarrollo de la producción agraria. Hasta 1910/12 excluyen deliberadamente las escalas de Río y Santos, pero no es sólo porque cuentan con un exceso de demanda de pasajes a la Argentina; evitan de ese modo la prevención de muchos pasajeros sobre dichas escalas, motivo de cuarentenas en los puertos de destino final.

A partir de esos años, cuando las autoridades brasileñas, orientadas y secundadas por la Fundación Rockefeller, pueden asegurar una perfecta salubridad en su territorio, se generalizan los viajes ultramar, Brasil - Río de la Plata, que independientemente del interés comercial y de comunicación, suman el atractivo singular de aquellas escalas tras la prolongada travesía oceánica.

Representaciones británicas

Desde 1906 Maumus y Dodero –luego Dodero Hnos.– en combinación con los antiguos armadores W. Thomas y Sons, de Liverpool, y H. W. Dillon y Sons, de Londres, organizan una línea regular de cargueros de Hamburgo y Amberes a Montevideo y Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca y viceversa, con salidas quincenales. Para esta línea los señores Thomas y Sons destinan ocho vapores rápidos y modernos: el *King, Crown, Imperial, Queen, Royal, Globe, Transport* y *Trader*; la firma Dillon, por su parte, concurre con cuatro: *Moorgate, Towergate, Kingsgate* y *Aldgate*. El servicio se desenvuelve con el mayor éxito y es conocido como la British and Continental Plate Line, pero pone término al mismo la primera guerra mundial.

Actúa la agencia como corredor de fletes de la British and South American Steam Navigation Co., más corrientemente conocida por la Houston Line, y como agentes de la misma en Rosario, Montevideo y Bahía Blanca. Sus administradores en Buenos Aires se sintieron siempre cómodamente respaldados por el celo y la actividad de sus fletadores. Allá por los años de la guerra anglo-boer la Houston Line llegó a contar con cincuenta y siete vapores en actividad, entre propios y arrendados, con los cuales, sin desatender los tráficos desde el Reino Unido (Liverpool y Glasgow) y desde Estados Unidos (Boston y New York) al Río de la Plata y viceversa, cumplían el transporte de abastecimientos desde Rosario y Santa Fe a los puertos varios de Sudáfrica para los ejércitos británicos. A partir de 1906/8 son los jóvenes Dodero quienes secundan excelentemente al señor Charles W. Cumming y luego al capitán Sampson, apoderados en Buenos Aires de R. P. Houston Co., concertando acuerdos de fletes desde Buenos Aires y Montevideo para Boston y New York con las varias líneas competidoras, a la sazón Lamport y Holt, Norton Line y Barber Line. La agencia Dodero en Buenos Aires es designada para actuar como únicos corredores de fletes "North Bound" a la vez que para fiscalizar el cumplimiento de los acuerdos.

Representaciones españolas

Es también en los primeros años del 1900 que Maumus y Dodero son nombrados agentes generales de La Gelidense S. A. de Navegación, y de la Transatlántica Española Folch y Cía., ambas con sede en Barcelona. La primera, armadora de los vapores *J. J. Jover y Serra* y *Miguel Serra* y la segunda, entre otros, del *M. Garrat* y *Juan Forgas,* que prestaran servicios entre España, Cuba y Puerto Rico. Después de la pérdida de estas últimas colonias por España, se establecen en el tráfico con el Río de la Plata, pero encontrando dificul-

tades para reacondicionar o renovar su material, los primeros quedan en desarme en Barcelona hasta su desguace y los últimos son vendidos en subasta pública en Europa y Sudamérica. El *Juan Forgas* de 4.500 toneladas de porte es adquirido por la agencia A. M. Delfino y luego de algunos viajes a la costa sud con bandera argentina, lo adquiere la agencia Maumus y Dodero con el nombre de *Atlántico* y con participación de la firma M. y J. Debernardis. Por último, con intervención de la firma Chichizola Hnos., de Génova, es transferido a bandera italiana, poco antes de la primera guerra mundial.

Cuando estas compañías de navegación se liquidan, la Cía. de Nav. Pinillos Izquierdo y Cía. confía su representación general a Maumus y Dodero e incorpora al tráfico de inmigrantes de España y Portugal al Brasil y Río de la Plata sus vapores *Mario Sáens, Conde Wilfredo* y *Pío IX,* retirados de los servicios coloniales, y ante los resultados favorables de los primeros viajes manda construir nuevas unidades: en 1908 es el *Balvanera,* y le siguen, poco después, el *Cádiz* y el *Barcelona,* con capacidad de 100 pasajeros clase cabina, 1.000 de tercera y bodegas para 4.500 toneladas de carga.

Alberto A. Dodero en Buenos Aires y Montevideo

En 1906, llamado por nuestro padre, Alberto es transferido de Liverpool a la agencia de la Houston Line en Buenos Aires como "chartering-clerk" jefe de cargas y fletes. Frecuenta diariamente la Bolsa de Comercio, captándose muy pronto la simpatía y confianza de exportadores y de sus colegas agentes marítimos. Su indiscutida versación en el ramo y en la estiba de los buques le es reconocida. Se decía que el gerente de la Houston, D. Charles W. Cumming, aportaba a la firma aplomo y dignidad, con el cerebro y la energía del joven Alberto, de 21 años. Cuando las cargas excedían la capacidad de los vapores de la "H" (conocidos vulgarmente en el puerto por los "caños colorados" por sus elevadas chimeneas rojas con tope negro), fletaba buques ajenos, fuesen británicos o de otras nacionalidades, por viaje, en base a un "lumpsum" (un tanto por la capacidad máxima del buque) los que incorporaba con insignia y divisa de la Houston Line, dando en esta forma satisfacción a los exportadores. Don Carlos W. Cumming se resistía a veces a aceptar estos compromisos, que implicaban el riesgo de afrontar el pago de falsos fletes en caso de no completar los buques así fletados, pero se regocijaba en cuanto podía estimar el beneficio que realizaría con los "outsiders" que procuraba el joven Dodero. En más de una ocasión, de acuerdo con el señor Cumming, combinaba estos fletamentos con la agencia Maumus y Dodero.

De paso por Buenos Aires tuve ocasión de asistirle en la contrata-

ción del vapor dinamarqués *Drottning Olga* de 3000 toneladas de porte y mucha capacidad (volumen), para una carga completa de frutos del país: lanas, cueros y sebo de Buenos Aires y Montevideo a Boston directo. Los agentes y el capitán del *Drottning Olga* en momentos de depresión desesperaban poder obtener un retorno. Aceptan, pues, gustosos 2.500 £ esterlinas, carga y descarga 15 días reversibles; y mientras celebraban el fletamento de palabra en el bar contiguo a la Bolsa se completaba en parciales la capacidad del pequeño buque en volumen y peso, con lana en fardos de la casa Staudt, cueros salados de C. Altgelt y sebo de Brauss Mahn y Cía. El sobordo importaba el equivalente de 3.500 £ esterlinas. Tres días después el buque salía de Buenos Aires completo para Boston; el capitán firmaba los conocimientos y reconocía a Alberto Dodero 1.000 libras stg. de beneficio.

A causa de un síncope, a mediados de 1908 fallece D. Juan Estapé, gerente de la agencia en Montevideo, persona estimada y vinculada socialmente, formado de joven con D. Benjamín Maumus, primero y luego al lado de D. Nicolás Dodero. Mi hermano Alberto debe renunciar a su situación con la Houston Lines de Buenos Aires, para hacerse cargo de la gerencia de la sucursal de Maumus Dodero en Montevideo, agentes de las líneas Houston con salidas regulares para Liverpool, Glasgow, Amberes, Hamburgo, EE. UU. (Boston y New York), de la Ligure Brasiliana, luego Transatlántica Italiana, corredores de fletes de la Transatlántica Española (A. López y Cía.), y agentes de Pinillos Izquierdo y Cía. Son además muy numerosos los armadores de vapores tramps y veleros que consignan y fletan sus buques con Maumus y Dodero. (Los veleros en el tráfico de sal de Cádiz, carbón de Inglaterra, maderas del Gulf —Pensacola, Mobile— y que perduran hasta la primera guerra mundial, son británicos, escandinavos, alemanes, franceses, italianos y en menor número españoles). Viajan de regreso con cereales, rollizos de quebracho o productos de saladeros, huesos, cenizas, sebo, etc. Los pailebots de Nova Scotia, de Halifax, los schooners, de Boston, se dedican a maderas y retorno con cueros u otros frutos a EE. UU. Es importante el tráfico de carne tasajo del Río de la Plata al norte del Brasil y Antillas. Recién a principios de 1900 se establecen algunos vapores en línea del Plata a Boston-New York con escalas en Antillas etc. y es la Norton Line, de la firma Norton Lilly de New York, quien aporta tres unidades británicas: el *Casilda*, el *Arabistan* y el *Etona*.

Tan pronto se hace cargo Alberto Dodero de la agencia de Montevideo induce a Houston Lines a establecer un servicio entre Buenos Aires - Montevideo y Boston - New York, con escalas regulares quincenales, alternadas, unas al norte del Brasil: Pernambuco, Pará y Ma-

naos y otras escalando las Antillas (Trinidad, Barbados), Puerto Rico (San Juan y Ponce) y Cuba (Habana, Cienfuegos, Santiago). Los veleros gradualmente se retiran de este tráfico; los saladeros aprecian las ventajas de las salidas regulares del tasajo y son pronto tres mil y cuatro mil toneladas mensuales de ese producto para las Antillas y dos mil a tres mil para el norte del Brasil, además de importantes partidas de esqueletos con cebollas y ajos, harina de trigo, porotos, legumbres secas etc. etc. A poco de establecerse la Houston Lines en el tráfico del Atlántico sur y Norteamérica, la compañía británica Lamport y Holt y la Barber Line (de EE.UU.) armadora del vapor *Dochra* y varios vapores de Larrinaga, españoles de Bilbao unos y británicos de Liverpool, otros, entran a participar, pero el tráfico con el norte del Brasil y Antillas continúa en manos de la Houston y de la Norton Line.

Alternan en las salas de capitanes de la agencia de la calle Misiones y bares vecinos, capitanes de veleros y vapores de todas las nacionalidades. Son ellos sensibles a la atracción y simpatía que junto a la confianza, les inspira Alberto Dodero. Otras antiguas agencias, como Williams & Cía., Christophersen Hnos., declinan notoriamente en sus actividades.

Capítulo III

DE LA VELA A LA NAVEGACIÓN MECÁNICA

Desde la época colonial son pequeñas embarcaciones de madera a vela: goletas, bergantines, lugres, por lo general de entre 50 y 300 toneladas, que en ciertos remansos, en pasos difíciles o de poca profundidad deben recurrir al botador y a la sirga para salvar esos obstáculos, las que hasta mediados del siglo pasado sostienen todo intercambio. Unas llegadas de Europa y otras construídas en astilleros locales, son propiedad de su patrón y familiares o de los comerciantes ribereños y constituyen, por así decirlo, una explotación individual o familiar.

Circunstancias diversas y condiciones propias de nuestro ambiente, y más que todo la falta de garantías, han retardado enormemente la evolución de la navegación por nuestros ríos de la vela a la propulsión mecánica. Es recién después de Caseros que con mayores garantías se establecen las primeras empresas de navegación a vapor, con buques construídos para el servicio a que están destinados, con mayor seguridad, rapidez y economía, con itinerarios y salidas fijas, los que paulatina pero definitivamente han de desalojar a los veleros. Con todo, aun a principios de nuestro siglo, en la bahía de Montevideo, en el Delta y en el Riachuelo, fondean numerosos veleros de cabotaje que enarbolan la bandera del armador o del propietario (los menos son argentinos) estando la navegación y el tráfico de carga, aun entre puertos nacionales, abierta a todas las banderas, hasta la promulgación de nuestra primera ley de cabotaje nacional Nº 7049 del 22 de agosto de 1910.

Experiencias del Mississipi, en Nuestros Ríos y en el Mar.

El atraso referido en la evolución de nuestra navegación fluvial resalta mayormente si se confronta con la rápida evolución que realiza la navegación en la cuenca del Mississipi, en los EE. UU. El adelanto y progreso que el mundo moderno experimenta en el siglo XIX, se

relaciona sin duda con el descubrimiento y el perfeccionamiento de la máquina a vapor y su aplicación en los transportes por mar y tierra. Es en el Mississipi, en la navegación fluvial, que la propulsión mecánica es con mayor facilidad y éxito aplicada en buques fluviales, por no estar expuestos a las dificultades y peligros que representa la navegación oceánica; es allí donde la máquina a vapor desplaza primero a la vela. Influyen por cierto importantes factores como lo son: la disponibilidad en la misma cuenca de materiales para la construcción, de combustibles y el rápido incremento de la productividad en la rica zona, facilitada por la abundante y dócil mano de obra que afluye de África, garantizada por una estabilidad institucional que no existe, por cierto, en Centro o Sudamérica. Es allá por 1817 que el pionero Henry Miller Shreve bota el *Washington*; proyecta a la vez el casco en forma de balsa del menor calado posible y diseña la máquina de alta presión para alcanzar el poder de remontar la corriente del Mississipi con ruedas laterales, con un alto segundo puente en el casco para mayores comodidades y capacidad. Proyecta otras unidades creando, por así decir, el prototipo de los "steamboats" y es recordado como el padre de dicha navegación. Se recuerda que el *Washington* llega a realizar el viaje de nueva Orleáns o Louisville en 25 días, considerado entonces extraordinario. Los "river steamboats" en 1820 realizan el mismo recorrido en 15 o 20 días. En 1834 se cuentan más de 230 unidades con un tonelaje de 39.000 toneladas en activo tráfico. En 1838 el viaje Nueva Orleáns - Louisville se realiza en menos de 6 días, y por casi medio siglo –de mayores dimensiones, capacidad, rapidez y comodidades– estos "steamboats" o paquetes perfeccionados, habrían de constituir el factor de mayor importancia en el rápido desenvolvimiento y expansión de la riqueza de una de las zonas de mayor productividad en el mundo. Desde fines del siglo pasado, el "river steamboat" es gradualmente desplazado por las líneas férreas y transportes motorizados por carreteras que absorben primero los transportes de correo y pasajeros, hasta que en 1917 la antigua empresa de "The Lee Line", después de más de 70 años operando los mayores y más rápidos paquetes fluviales, resuelve dar termino a la fantástica y gloriosa era del "steamboating", quedando éste relegado al recuerdo romántico de las narraciones.

Pues bien; por nuestros ríos se recuerdan hacia 1825 los primeros ensayos. En "Tradiciones Argentinas", el doctor Pastor Obligado describe en forma pintoresca la excursión que el capitán Bell y un grupo de súbditos británicos realizan con el bergantin *Druid* de bandera inglesa, llegado al Riachuelo procedente de Gibraltar el 16 de junio de 1825, después de una travesía a vela de 60 días.

El 13 de noviembre, completada la instalación de la máquina a

vapor, a ruedas, con numerosos invitados, entre los que figura la "élite" anglo-porteña, sale del Riachuelo y llega a San Isidro, después de salvar una serie de tropiezos, con cuatro horas de marcha a velocidad máxima. Brown, en la cabecera de la mesa, después de llegar formula el último brindis: "Por que los barcos a vapor sirvan no sólo para atraer el comercio, sino para defender la integridad de la República" y el *Druid* emprende el regreso con la corriente a favor, dando por terminado el ensayo.

Diez años más tarde, en 1835, es otro buque mixto, a vela y vapor, el *Potomac,* de 240 toneladas, que con el nombre de *Federación* se establece en el servicio de pasajeros entre Montevideo y Buenos Aires, cobrando por pasaje una onza de oro y empleando en la travesía hasta tres días, siendo aventajado por los veleros.

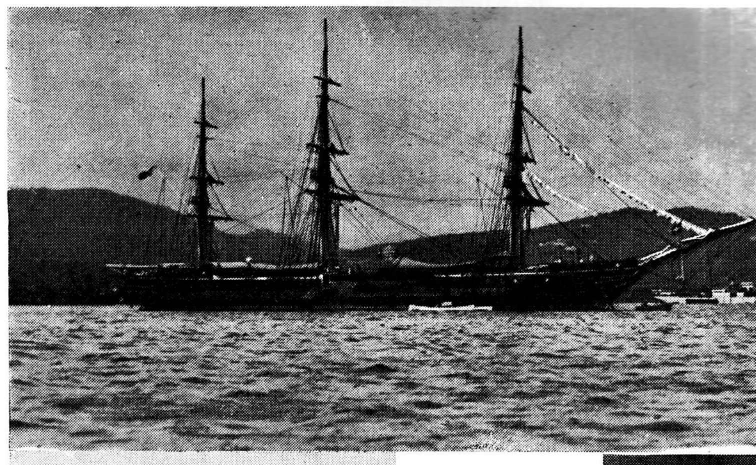
Abandona a poco este servicio por falta de pasajeros y emprende regreso a Río de Janeiro.

En 1845 tres buques mixtos, a vapor y vela, remontan primero nuestro Paraná, integrando las flotas con que la coalición anglo-francesa va a forzar el Paso de Obligado y son: el *Fulton,* el *Gordon* y el *Firebrand.* Varios años más tarde, en 1860, después de Caseros, se organizan los primeros servicios a propulsión mecánica, que se intensifican al término de la guerra con el Paraguay, con buques a vapor construídos en Europa, de líneas más esbeltas, con comodidades superiores a los buenos "river steamboat" del Mississipi.

La evolución en nuestra expansión es más lenta, y así, cuando en aquel río la conjunción y la competencia de las vías férreas y los transportes automotores determinan la desaparición de los paquetes fluviales, éstos están en nuestros ríos en todo su apogeo. El adelanto y avance de la mecánica nos trae nuevos tipos de buques de pasajeros a vapor (cuádruple expansión), a turbinas y a motores: el *Londres* de 3 hélices; los "Generales" *Alvear* y *Artigas* —1915— las turbonaves *Ciudad de Buenos Aires* y *Ciudad de Montevideo* —1916— y las motonaves *Ciudad de Asunción* y *Ciudad de Corrientes* —1930— que aún hoy, con algunas excepciones, están prestando servicios postales y de pasajeros. (Las poblaciones ribereñas están desde años atrás esperando ansiosamente la renovación, aunque sea parcial, de la flota, que prometen de continuo las empresas estatales, sin poder predecirse si lo harán en tiempo, antes que otros transportes terrestres y aéreos hagan innecesaria su renovación) [1].

[1] Pronto las carreteras unirán a Formosa e Iguazú con Buenos Aires; túneles o puentes conectarán Paraguay con Formosa, Santa Fe con Entre Ríos, Buenos Aires con Colonia (Uruguay). El primer proyecto de túnel a través del río de la Plata del ingeniero Benigno Benigni, profesor de hidráulica en la Facultad de La Plata, data de 1913. Brasil ya tendió su puente sobre el Paraguay para unir Santa Cruz (Bolivia) con el Atlántico (ver referencia capítulo XVIII).

"Pirocorvetta" *Etna.*





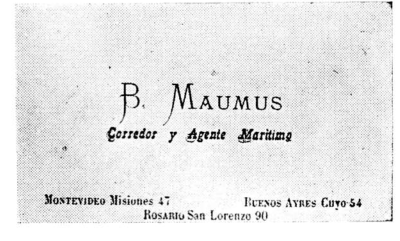
Matilde Chichizola de Dodero (1880)



Capitán mercante Nicolás Dodero (1880)

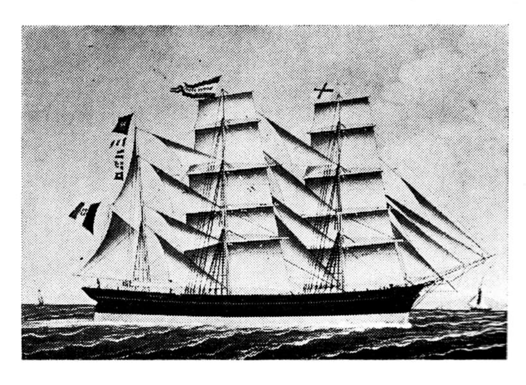
Nuovo Stella, último mercante comandado por Nicolás Dodero (1883).

(1883)



B. Maumus
Corredor y Agente Marítimo

Montevideo Misiones 47 Buenos Ayres Cuyo 54
Rosario San Lorenzo 90





Menú del vapor *Apolo* de "La Platense Flotilla" (1889).

wich muy recientemente —desde 1957— está en exhibición en un dique seco construído ex profeso, expuesto a la posteridad, el *Cuty Sark,* uno de los veleros que recuerda una trayectoria honrosa para los marinos que lo tripularon. Hasta 1840/50 los buques de mar mixtos, con velamen y máquina a vapor con ruedas, con cascos de madera, no pueden considerarse como una evolución práctica en la navegación comercial de mar. Gran Bretaña, Estados Unidos y otras naciones, los experimentan en servicios costeros y transatlánticos en transportes postales y de pasajeros, pero a base de ingentes subvenciones que las grandes potencias afrontan porque ven en la propulsión mecánica un auxiliar de guerra formidable.

El primer ensayo de propulsión a vapor en la travesía del Atlántico Norte lo hace EE. UU. con el *Savannah,* velero de madera de tres mástiles, 45 metros de eslora, 8 m. de manga, 380 toneladas de porte, construído en New York, al que antes de ser botado en 1819 le fueran instaladas calderas y máquina a vapor, para accionar ruedas laterales desarmables, como auxiliares con tiempo favorable. Este buque efectúa la travesía de Savannah a Liverpool en 25 días y es recordando a esta primera unidad a vapor que en EE. UU. se construye actualmente el primer buque mercante a propulsión nuclear, con el mismo nombre de *Savannah.* Veinte años más tarde se despierta la rivalidad británica. El puerto de Bristol construye el *Great Western* de 72 metros de eslora y 1.785 toneladas de desplazamiento, comprendidas 800 toneladas carboneras para 20 días de acción; ruedas fijas laterales de 8 metros de diámetro y paletas a balancín de 3 metros de largo, con 4 mástiles y velamen auxiliar, máquina de 750 H.P. Simultáneamente, auspiciado por el puerto de Londres, se halla en construcción en el Támesis otro buque similar: el *British Queen,* pero su construcción se desarrolla mucho más lenta e incierta, por lo que, en busca de laureles, el puerto de Londres fleta el *Sirius,* de menor porte y menor fuerza, con 2 mástiles y velamen, construído para otros servicios y que consigue zarpar de Londres el 28 de marzo, con 94 pasajeros y de Cork (Irlanda) el 5 de abril. Llega a New York el 22 de abril, después de 25 días de navegación, consiguiendo adelantarse cuatro horas a la llegada al mismo puerto del *Great Western,* que salido de Bristol el 7 realiza la travesía en 15 días. El *Sirius* a su regreso es considerado completamente inadecuado y se destina a otros servicios. Su consumo excede la capacidad de sus carboneras, mientras que el *Great Western* llega con un excedente de 150 toneladas de combustible, además de un regular cargamento; de ahí que se le considere el primer buque a vapor que merezca el calificativo de transatlántico.

Dos años después, en 1840, lleva realizados ya 17 viajes completos

contando con retornos de 12 días y 6 horas. Su éxito es relativo, siendo luego transferido para otros servicios, cuando en 1840 el armador de Nova Scotia Samuel Cunard, asociado con Mr. George Burns, de Glasgow, y David Mac Iver, de Liverpool, ofrecen al gobierno de SM. un servicio con cuatro unidades idénticas, que se obligan al transporte del correo con un itinerario fijo, mediante una subvención, servicio que inician con el *Britannia* que, en viaje inaugural, zarpa el 4 de julio de 1840 conduciendo 63 pasajeros que desembarcan en Boston dentro de los 14 días. La Compañía de Bristol, reconociendo que no podrá competir con la Cunard, vende su *Great Western* a la Royal Mail para servicios al Caribe (West Indies) y manda construir el *Great Britain,* de mayor porte, con casco en parte de hierro, a hélice de transmisión a cadena, de 3440 toneladas de desplazamiento y 1.000 H.P., sistema que fracasa hasta que, transformada la transmisión, adoptando el proyecto del ingeniero sueco Ericsson, ya experimentado en la fragata francesa *Pomone* con transmisión a engranaje, que le permite desengranar la hélice para navegar a vela con vientos propicios, inicia su servicio a fines de 1845.

En Montevideo, en 1840, recalan los primeros buques británicos mixtos: el *Chili* y el *Perú,* de 66 metros de eslora y 700 toneladas de porte, que por vía Magallanes viajan a Valparaíso con el propósito de cumplir un servicio postal y de pasajeros que organiza la nueva empresa Pacific Steam Nav. Co. en base a una subvención, y que a través del itsmo debe conectar el transporte con los paquetes similares de otra empresa naviera, la Royal Mail, subvencionada a su vez para el recorrido de Europa a América del Sur (Atlántico) y que se inicia llegando al itsmo por el Caribe. No obstante las dificultades de todo orden que experimentan el *Chili* y el *Perú* para su aprovisionamiento de combustibles y en sus reparaciones, cumplen el servicio, pero con pérdidas enormes, que soporta el gobierno británico. Ello permite, sin embargo, a la Pacific Steam ganar suficiente experiencia para organizar un servicio directo de Liverpool a Valparaíso, Callao y escalas, a partir de 1867, vía Lisboa, Río, Montevideo, Malvinas, Magallanes y Talcahuano, etc., servicio éste que inaugura el vapor de hierro a hélice *Pacific,* y que perdura por más de 50 años con la serie de paquetes "O", de los que el *Orduña* es el último, pues la apertura del canal de Panamá desvía todo el tráfico a la nueva comunicación interoceánica.

La compañía de las Malvinas (Imperial Falkland Islands Co.) establece entonces un servicio Punta Arenas-Stanley y Montevideo-Stanley con los pequeños vapores de su propiedad *Lafonia.*

El Primer Buque Sudamericano con Máquina a Vapor

Es interesante recordar el primer buque sudamericano con máquina a vapor: su casco es de madera, su propulsión a ruedas laterales, con velamen auxiliar. Viaja de Londres a Asunción del Paraguay. Es el cañonero *Tacuary* mandado construir por el presidente Carlos Antonio López, de 488 toneladas. Sale de Londres en los primeros días de noviembre de 1854 y termina con éxito el para entonces azaroso viaje, teniendo que recalar por averías y combustibles sucesivamente en Burdeos, Lisboa, Funchal, San Vicente, Pernambuco, Río, Montevideo y Buenos Aires, tomando en este puerto a remolque el patacho *Rosario*, cargado de carbón, para llegar a Asunción el 21 de enero de 1855, despertando la curiosidad y asombro en el curso de su viaje. Pone en evidencia la pujanza y adelanto de esta pequeña nación mediterránea, que la iniciativa de sus gobernantes colocaba a la sazón a la vanguardia, podría decirse, de las hermanas de Sudamérica. Viaja al mando de un marino británico; su tripulación la componen oficiales y maquinistas ingleses y paraguayos, contratados los primeros con intención de emprender en el Paraguay la construcción de otras unidades, llevando en sus bodegas para tal propósito otras máquinas a vapor. La representación oficial durante el viaje la ejerce el joven brigadier Francisco Solano López que embarca en Burdeos de regreso a su país, con una destacada comitiva de personalidades que es agasajada en las escalas. Las salvas de su artillería llevan y recogen el saludo que naciones del Atlántico, por primera vez, dispensan a la enseña paraguaya.

Su paso por Río de Janeiro despierta recelos. La herencia colonial no ha establecido límites entre Paraguay y Matto Grosso. Sin duda Paraguay aspira a la hegemonía sobre el curso del río, interrumpida por Portugal al establecer un fuerte en las estribaciones de las sierras de Urucum, sobre la margen derecha del río, con el nombre de Coimbra, para oponerse al paso de buques españoles. El *Tacuary* y el cargamento que conduce son motivo de preocupación en Río de Janeiro. El Imperio resuelve auspiciar la navegación comercial a vapor, para afirmar en beneficio de su bandera la libre navegación de Montevideo a Corumbá. La primera unidad es el vapor a ruedas *Marqués de Olinda,* construído de madera, de 128 toneladas y máquina de 80 caballos de fuerza, que inicia su primer viaje de Montevideo a Corumbá en 1860.

Tócale años después al histórico *Tacuary,* cumpliendo órdenes del entonces presidente paraguayo Solano López, detener al *Marqués de Olinda* en Potrero Porá, el 1º de diciembre de 1864, cuando también en viaje a Corumbá cargado de pertrechos y llevando a bordo

al gobernador de la provincia de Matto Grosso, es obligado a regresar a Asunción, hecho que motiva la declaración de guerra del Imperio del Brasil al Paraguay, en el curso de la cual el *Tacuary* habría de ser destruído por fuerzas superiores de los aliados.

Cascos de Hierro y Acero. — El primer ensayo de casco de hierro lo constituye el *Great Britain* en 1846 pero es hacia 1860 que se empieza a generalizar la construcción de cascos de hierro, los que dotados de máquinas a vapor "compound" más perfeccionadas y con propulsión a hélice de hierro, desplazan las construcciones de buques de madera a vapor, con propulsión a ruedas. Sin embargo, las ruedas continúan siendo más ventajosas para las navegaciones fluviales y lacustres, con máquinas a vapor.

En 1857 botan en Inglaterra el *Great Eastern*, construído en hierro, de 250 m. de eslora, 18.000 toneladas, a hélice y ruedas, 6 mástiles, 4 chimeneas y dobles fondos, que a muchos años de distancia —en 1902— fue superado por el *Cedric*.

El primer vapor transatlántico con casco de acero, es construído en los astilleros de la firma Denny Bros, de Dumbarton, en el año 1879. Es el *Buenos Airean* de la Allan Line. En ese mismo año, en los astilleros Inglis, de Glasgow, se construye el primer buque fluvial con casco de acero, el *Cosmos* (luego *Buenos Aires*), para Domingo Giuliani, de Concordia, unidad ésta que al incorporarse al servicio es la más grande y veloz de nuestros ríos —y lo ha de ser por muchos años— en el transporte de pasajeros.

Capítulo IV

PRIMERAS EMPRESAS FLUVIALES

Entre los primeros que consideran las posibilidades de implantar un servicio permanente de comunicaciones en la travesía del Plata, cabe recordar a don Guillermo Brown, quien habría de ser el primer Almirante argentino. A poco de llegar al Plata, adquiere la goleta *Industria,* que establece en viajes continuados entre Buenos Aires y Montevideo, transportando cargas y pasajeros. Este servicio es interrumpido por las guerras de la independencia y bloqueos internacionales.

El intercambio y tránsito de pasajeros entre ambas orillas son desviados a otras rutas o absorbidos por otros servicios —tales como los buques que van o vienen de ultramar— según las circunstancias.

Surgen luego las primeras iniciativas para organizar las comunicaciones fluviales con buques a vapor, que habían de servir y vincular los puertos del litoral con ambas capitales del Plata.

Empresas Salteñas (ROU.)

Es en Salto (R. O. del U.) que un grupo de comerciantes, en 1859, constituyen la Cía. Salteña de Navegación a Vapor, para construir en Inglaterra dos vapores fluviales. Su propulsor es don Mariano Cabal. El presidente del directorio, don Leandro Gómez, solicita del gobierno de Montevideo una subvención, en base al cumplimiento de un servicio regular entre Montevideo y Salto —y puertos de la confederación— debiendo los vapores gozar de los privilegios y franquicias acordados a los vapores brasileños y de navegación transatlántica (contrato protocolizado en la escribanía de Gobierno y Hacienda, legajo 1860/10, fechado Montevideo 27 de enero 1860). Los vapores que el contrato denomina como *Salto* y *Montevideo,* inician el servicio en forma satisfactoria con los nombres de *Villa del Salto* y *Río de la Plata,* pero a poco D. Mariano Cabal, ligado al general Urquiza por estrechas relaciones, al iniciar

éste sus hostilidades contra la provincia de Buenos Aires, facilita la entrega de los barcos para ser utilizados como transportes de guerra.

Interrumpidos así sus servicios, es liquidada la Cía. Salteña de Navegación a Vapor, ante la imposibilidad de cobrar los créditos, por la "destrucción" del *Villa del Salto*. Se constituye entonces la nueva Soc. Salteña de Navegación a Vapor que preside don José María Guerra, con la vicepresidencia de D. Saturnino Ribes y como secretario D. Cándido Blanco. Dispone en primer término la adquisición de material y maquinarias para armar en Salto un nuevo vapor de menor calado, destinado a efectuar trasbordos al *Río de la Plata* durante las bajantes del río. La construcción de este vapor, que denomina *Solís*, es contratada con el señor Enrique Tardi, del Salto, cuya propuesta es reducida a contrato con la garantía del señor Saturnino Ribes, contador del saladero Harriague y accionista de la nueva compañía salteña. Para supervisar y dirigir la construcción, a indicación del señor Ribes, es nombrado el señor Joaquín Delger. La compañía negocia un crédito en el Banco de Londres y Río de la Plata por 13.000 libras esterlinas y envía al maquinista del *Río de la Plata* Thomas Elsee, para que contrate la construcción del nuevo vapor *Villa del Salto* en memoria del primero con que empezó la compañía. El directorio da instrucciones para que el nuevo buque siendo algo mayor que el anterior homónimo, sea menor que el *Río de la Plata*, con comodidades adecuadas y condiciones como para remontar al puerto del Salto la mayor parte del año. El contrato de construcción es firmado con los Sres. J. y C. Thompson, astillero de Glasgow, por 14.500 libras esterlinas, en vista de ser la propuesta más ventajosa de las pedidas a constructores acreditados. El *Solís* cumple sus pruebas con todo éxito el 1º de noviembre de 1865, con un andar de nueve millas contra corriente y es el primero que enarbola bandera oriental. Los vapores construídos en Inglaterra a base de los créditos acordados por el Banco de Londres, baten bandera británica, siendo registrado como armador en Glasgow el señor Thomas Elsee, maquinista de la empresa. Llegado el nuevo *Villa del Salto* alterna en viaje semanal con el *Río de la Plata* saliendo de Montevideo los viernes y lunes, y de Buenos Aires los sábados y martes hasta Salto.

El Siniestro del "América"

Tócale al *Villa del Salto* efectuar la travesía de Buenos Aires a Montevideo la noche del 24 al 25 de diciembre de 1871, en la que el vapor *América*, su competidor, efectuaba el mismo recorrido, viajando ambos buques repletos de pasajeros con motivo de la fiesta

de Navidad, cuando a dos horas de navegación del Cerro de Montevideo y a causa de una explosión en la máquina, el *América*, de casco de madera, es presa del fuego, que causa su hundimiento, pereciendo la mayor parte del pasaje y tripulantes. El *Villa del Salto* en cuanto avista el desastre, acude apresuradamente al lugar del siniestro para recoger los sobrevivientes que habían conseguido sostenerse a flote.

Mensajerías Fluviales a Vapor

Pero es don Saturnino Ribes, mencionado anteriormente, quien pronto adquiere una clara visión de las posibilidades que ofrece la navegación a vapor por los ríos. Con facilidades y asesoramiento de astilleros británicos, organiza las "Mensajerías Fluviales a Vapor", secundado por los técnicos H. A. Hardy y Thomas Elsee. Incorpora esta empresa entre 1866 y 1868 los vapores a rueda *Silex*, de 238' de eslora, 25' de manga y 9' de puntal, máquinas de alta y baja, calderas de 80 lbs., de 200 H. P.; el *Saturno* y el *Júpiter* de aproximadas características, este último con máquinas de vapor de 348 H.P. El Lloyd's Register, año 1882, aun registra como armador del *Saturno* al señor H. A. Hardy, de Glasgow y Salto (ROU), con las anotaciones de "wrecked" (naufragado) en ese año. Los nombres de estos buques se repiten en nuevas unidades, pero el casco del *Júpiter*, ya citado, navega todavía, transformado, llevando arena a Puerto Nuevo. En 1879 las Mensajerías Fluviales a Vapor adquieren la ex Salteña, que liquida.

Don Saturnino Ribes, francés, no vaciló en embanderar los buques de sus Mensajerías con bandera británica y mantenerlos así aun después de haber amortizado sus deudas con los astilleros y hasta la liquidación y venta de ésta, su primera empresa.

EN LA DÉCADA DEL 80

La Platense, Cie. des Chargeurs (París, 1882/85)

Es en la década del 80, de mayores posibilidades, cuando el país, que parece haber superado las revoluciones y convulsiones internas, avanza con optimismo y franca perspectiva de una mayor producción. (En 1885 llegan a nuestras playas más de 135.000 inmigrantes).

La Platense, Cíe. des Chargeurs, con sede en París, es fundada en 1882 con el propósito de establecer en el Río de la Plata y sus principales tributarios, servicios de transporte de pasajeros y cargas, con buques a vapor construídos en Francia y en Escocia. Cuenta con la cooperación de astilleros de La Loire y de sus asociados los astilleros —ya renombrados en construcciones fluviales— de Peter

Denny & Sons, de Dumbarton *. En 1883 La Platense inaugura sus servicios con los paquetes *Apolo* y *Minerva,* británicos, y los franceses *Leda, Castor* y *Pollux,* construídos en La Loire, además de otras embarcaciones de carga, confiando su representación al señor Pedro Christophersen.

Merece destacarse la incorporación del *Apolo* y del *Minerva,* unidades que comportan la conjunción de los últimos adelantos en la construcción naval, tanto técnicamente como en materia de lujo y "confort" para transporte de pasajeros, con detalles que sorprenden aún a muchos avezados viajeros transatlánticos, ya que hasta ese momento no se han aplicado en barcos de mar. Construídos en acero por Denny Bros, ya especializados en construcciones fluviales (armadores de la Irawady Flotilla Co., en Birmania), bajo la inteligente supervisión de los capitanes M. y G. Vucassovich, son recibidos por éstos de los astilleros y a su cargo queda la conducción de los mismos al Río de la Plata en 1883. De 255' de eslora y 30 de manga, sus máquinas son "compound" (alta y baja), de 2.000 H.P., accionando ruedas laterales; dotados de un grupo electrógeno Edison para la iluminación total del buque; un equipo Brown para accionar los guinches y cabrestantes con energía hidráulica; capacidad para 500 tonelades de carga e instalaciones para conducir 160 pasajeros en camarotes de 2 y 4 cuchetas y salones dormitorios para 150 pasajeros de segunda clase.

Un Viaje Memorable

A poco de incorporadas estas unidades al servicio (principios de noviembre de 1883) viaja en el *Apolo* el presidente Julio A. Roca y comitiva oficial desde Campana a Rosario, para asistir a la inauguración del primer tramo del Ferrocarril Oeste Santafecino, de Rosario a Villa Casilda, construído por iniciativa de D. Carlos Casado del Alisal, obra que realiza sin el concurso de capitales foráneos ni ayuda del Estado. Es de imaginarse la satisfacción con que D. Pedro Christophersen, representante y apoderado de la Societé des Chargeurs "La Platense" (empresa armadora con sede en El Havre) recibiera personalmente al presidente Roca y comitiva en la planchada

* Refiere el señor Denny que en realidad ellos resultaron accidentalmente accionistas de la compañía francesa La Platense al negociar dos unidades cuya construcción iniciaran para el ferrocarril Buenos Aires-Campana. Cambios en los planes de esta empresa, los llevaron finalmente a aceptar la rescisión del contrato y de esta manera, ya listos los buques, que eran el *Apolo* y el *Minerva,* debieron gestionar su venta en el Río de la Plata. La puja se estableció entre La Platense francesa y Saturnino Ribes para sus Mensajerías Fluviales, ofreciendo ambos el pago en acciones. Denny optó por el ofrecimiento de La Platense, convirtiéndose así en accionista de la misma. Con estos antecedentes, Denny había de afrontar más tarde la enconada competencia del señor Ribes.

de este pequeño palacio flotante fluvial, que exteriormente ostenta las esbeltas líneas de su casco, de construcción escocesa, y en su interior el esplendor de sus magníficos paneles, finos cortinados y amueblamiento refinado de los salones "drawing room" (sala de estar) y comedor, obra depurada de artífices franceses. En su disciplinada y bien uniformada oficialidad y tripulación, así como en la categoría de sus servicios hoteleros, unidas a aquellas sobresalientes características del hermoso buque, están presentes la jerarquía y distinción de los directores de la empresa dignamente representados por D. Pedro Christophersen, asistido por el capitán Vucassovich.

Al llegar a la altura de Zárate, estalla y se despliega sobre las barrancas el espectáculo multicolor de fuegos de artificio que la población local ha querido encender en honor del presidente de la Nación y a ellos se responde desde el buque apagando y encendiendo repetidamente las profusas luces eléctricas de a bordo, desconocidas hasta entonces por la mayoría de los rioplatenses. Son, pues, el *Apolo* y el *Minerva* las primeras unidades con iluminación eléctrica que llegan al Río de la Plata y han de pasar algunos años antes de que ella sea incorporada a los transatlánticos.

Lógico es que todo esto dé margen a animados comentarios entre los miembros de la comitiva, algunos de los cuales, por haber viajado algunos años antes acompañando al presidente Mitre desde Buenos Aires a Rosario, a bordo del transporte de la armada *Guardia Nacional* —en ocasión de la inauguración de las obras del Central Argentino— y luego con la comitiva del presidente Avellaneda en la cañonera *Paraná,* podían invocar la experiencia de comer y dormir apretujadamente sobre las cubiertas de esas unidades, a falta de mejor comodidad.

La cena servida en el *Apolo* a las 7.30 p. m. y cuya sobremesa se prolonga hasta pasadas las 10.30, es calificada por algunos corresponsales como "opíparo banquete" y por otros como "banquete de czares", calificativos que se ajustan a la realidad, pues no hay que olvidar que tanto el comisario, como el maitre d'hotel y el chef son franceses y, por supuesto, han sabido responder dignamente a las instrucciones de sus directores. En esa velada memorable no hubo discursos; en cambio, muy animada fue la conversación en apartados corrillos, y así, mientras en uno, Calvo, Leguizamón y Zeballos discutían sobre civilización y religiones, en otro, formado por Mr. Langworthy, Cox, Casey, Gómez, Frías, etc., se comentaban las compras más recientes de tierras de Alvear, consistentes en 140 leguas cuadradas vendidas por los señores Beláusteguy y Bustamante a razón de 3.000 pesos por legua y a seis años de crédito, tierras que

el Sr. Beláusteguy adquiriera a su vez del Sr. Dumesnil por 1.200 dólares bolivianos la legua.

Estas unidades gemelas –*Minerva* y *Apolo*– costaron 45.000 libras oro cada una puestas en servicio *.

La Platense Flotilla Co. (Glasgow) – 1885/98

Tres años más tarde, los directores franceses ante la competencia que La Platense debe afrontar de parte de las Mensajerías Fluviales, de Saturnino Ribes, se manifiestan en desacuerdo con sus asociados, señores Denny, empeñados estos en nuevas construcciones. Convienen entonces en liquidar la sociedad con sede en París y transferir La Platense a una nueva sociedad –La Platense Flotilla Co.– con asiento en Glasgow, cuya presidencia asume el señor Peter Denny, continuando en el directorio de la nueva entidad dos directores franceses.

La Platense Flotilla Co. envía al Plata dos buques gemelos: el *Saturno* (segundo de este nombre) y el *Olympo,* construídos por Inglis, de Glasgow, de 286' de eslora y 34 de manga, con máquinas de alta y baja oscilantes y la llamativa particularidad del enorme balancín por encima de la toldilla alta, que se mueve siguiendo la acción de los cilindros (el *Olympo* transformado a motor navega todavía hoy) y los lujosísimos *Venus* y *Eolo,* construídos por Wm. Denny en Escocia –1886– de 299' de eslora y 35 de manga, con el mismo sistema de propulsión que los anteriores, proa lanzada, mayor puntal, velocidad de 14 nudos, para servir con preferencia el tráfico Buenos Aires-Montevideo (verdadero crédito de sus armadores hasta 1916), expresiones acabadas del auge de la navegación fluvial en la expresada década.

Es nombrado gerente en Buenos Aires el señor Tulloch, pero en vista de la persistente y ruinosa competencia de tarifas del señor Ribes, resuelven enviar a Buenos Aires a dos de sus directores, Wm. Denny y John Galloway, quienes llegan en junio de 1886 a nuestro puerto, a bordo del vapor *Galileo.* Sin pérdida de tiempo realizan un viaje de reconocimiento por el río Uruguay y alto Uruguay hasta Paso de los Libres, Uruguayana; luego por el Paraná y Paraguay hasta Concepción del Paraguay. Viajan en el *San Martín* (casco de acero, casillaje y cubierta de teca, 240' de eslora, 34 de manga y 334 H. P.), moderno buque de pasajeros del Lloyd Argentino, empresa fluvial de los señores Mayer y Brugo, y ante la perspectiva de otras competencias resuelven negociar la compra de esta organi-

* Esta información sobre el viaje del *Apolo* ha sido extractada de los comentarios publicados por "La Prensa", "Standard" –Nº 6.416– y "Courrier de la Plata", de fechas 5 y 6 de noviembre de 1883.

zación y también de la empresa de D. Domingo Giuliani, de Concordia, propietario, entre otros, de los buques británicos *Cosmos, Rivadavia* y *Tridente,* construídos en los astilleros de Inglis & Co., de Glasgow, sus rivales en el Clyde. Realizadas ambas adquisiciones, sin embargo, faltábales alcanzar el principal objetivo de su viaje, es decir, la negociación de compra o una fusión con la empresa de su más serio competidor: el Sr. Saturnino Ribes.

De paso por Salto (U.) Wm. Denny visita a Ribes, pero ni uno ni otro provocan el tema candente de sus aspiraciones, eludiendo la iniciativa. Sólo seis meses después –en diciembre de 1886– Saturnino Ribes dirige un mensaje al Sr. Denny, proponiéndole una conferencia que, inmediatamente aceptada, da oportunidad a aquél para exteriorizar su antiguo resentimiento de cuando en 1885 fuera invitado por La Platense para viajar a Francia, a fin de considerar la posibilidad de un entendimiento, inclusive con los propios señores Denny, oportunidad en que fueron rechazados de plano los que Ribes consideró sus leales ofrecimientos. El nuevo encuentro no hizo más que ahondar el entredicho, afectando profundamente al señor Denny *.

A partir de 1888 La Platense Flotilla Co. ofrece al público un servicio de pasajeros, cargas y encomiendas, de primer orden, con itinerarios y salidas fijos desde Buenos Aires y Montevideo a Asunción, Concordia y Salto, con sus respectivas escalas. Su muy importante flota fluvial incluía las siguientes unidades para pasajeros: *Tridente, Venus, Aurora, Apolo, Cosmos, Diana, Júpiter, Eolo, Minerva, Leda, Mercurio, Lucero, San Martín, Olympo, Posadas, Pomona, Río Uruguay, Pingo, Río Paraná* y *Saturno.* Además, buques de carga, remolcadores y lanchas de distintos tipos. Las fotocopias de los itinerarios y menús de los vapores entonces británicos *Apolo* y *Eolo,* fechados y con la firma autógrafa de sus capitanes, que se reproducen en estas páginas, son testimonios auténticos de la categoría de dichos servicios.

Mensajerías Fluviales del Plata (1895/1900)

Sorprende a los señores Denny, de La Platense Flotilla Co., la crisis del 90; deben afrontar serios quebrantos y nueva competencia

* Ello y la propia declaración posterior de Wm. Denny en el sentido de que quizá se habría excedido en los compromisos contraídos por compras de buques, no ofrecieron asidero alguno a la familia Denny para justificar la trágica determinación de aquél al quitarse la vida, el 17 de marzo de 1887, en su propia oficina y en plenitud de vida, sobre todo considerando sus profundas creencias religiosas y práctica activa del culto.

Esta trágica incidencia hace que regrese a Buenos Aires el director Sr. Galloway, con quien el Sr. Ribes consiente en realizar la venta de sus Mensajerías Fluviales al último precio propuesto por Wm. Denny.

cuando el señor Saturnino Ribes, olvidando compromisos contraídos, organiza una nueva empresa que denomina Mensajerías Fluviales del Plata, contratando la construcción en astilleros especializados de buques fluviales, cuyo precio, por así decir, impone el señor Ribes a favor de la depresión reinante.

Llegan al Plata, sucesivamente, entre los años 1891 y 1895, las siguientes unidades que enarbolan bandera uruguaya: *Salto* (tercero de este nombre), *Montevideo* (segundo), *Labrador, Helios, Tritón, París*; los dos primeros de tonelaje menor, a doble hélice, de explotación económica para carga y reducido pasaje, mientras los tres últimos a ruedas laterales destinábanse a enfrentar las lujosas unidades de La Platense Flotilla, a las que, sino en lujo, aventajaban en velocidad. Su insignia –el anillo de Saturno color púrpura en fondo blanco–, reaparece con las iniciales M. F. P. y el lema "Res Non Verba" grabado en cada objeto de la dotación de los buques.

Con una flota de valor abultado por las llaves pagadas y un relativo alto costo de explotación, La Platense Flotilla habría de verse pronto abocada a su liquidación.

CAPÍTULO V

ROSARIO DE SANTA FE
PRIMER GRAN PUERTO DE LA REPÚBLICA

Rosario se inicia como puerto al ser autorizada, el 28 de agosto de 1855, la descarga de un cargamento de azúcar, maderas y otros géneros de importación, llegados por un buque de bandera estadounidense, operación que se realiza por la playa próxima al arroyito Alberdi. Pocos años después, en 1859, el general Urquiza contrata la construcción de los primeros muelles y designa a Rosario aduana y puerto de importación de la Confederación, sin presentir, quizá, la enorme importancia que habría de adquirir muy pronto, sobre todo como puerto de exportación.

Sobre la margen derecha del caudaloso Paraná y dominando una zona de fertilidad y producción extraordinarias, se levanta la ciudad-puerto, sobre barrancas acantiladas de entre 8 y 15 metros de altura, que contornea el más profundo cauce del río. La corriente facilita el atraque de los buques y el fácil acceso y maniobra hacen de Rosario un puerto natural por excelencia. La tosca de las barrancas afianza sólidamente "muertos" para el amarre de los buques, a la vez que permite la instalación de canaletas sobre cables de acero, que desde lo alto van hasta las escotillas de los buques y por las que se deslizan las bolsas de granos desde los vagones o desde las pilas sobre las barrancas, directamente a las bodegas de los buques. Por cables tendidos en la misma forma se deslizan también rollizos de quebracho, lingadas de cueros, cascos, etc., etc., y aún animales en pie colgados de cinchas...

Limitan el acceso de los buques de ultramar a Rosario, en primer término, la Barra de Martín García, cuya profundidad varía con los vientos reinantes entre 24 y 27 pies y dos o tres pasos más, con fondos de arena, que en época de estiaje durante uno o dos meses (cuando no hay dragado oportuno) llegan a limitar el calado de

los buques cargados a 21 y 22 pies, si bien en la mayor parte del año el río Paraná permite la navegación hasta San Lorenzo en 24 y 25 pies —excepcionalmente más— (calado máximo de los buques cargueros "tramp" de 6.000/7.000 toneladas de carga, que eran la generalidad hasta 1914).

Es por tales circunstancias que las empresas ferroviarias, previendo el futuro de Rosario, proyectan y extienden sus rieles sobre las mismas barrancas, a la vez que levantan —como a su turno las firmas cerealistas— enormes tinglados y galpones, más tarde grandes elevadores por cuyos tubos de acero se desliza el torrente de granos, secos y acondicionados, a las bodegas de los buques, en operaciones de impresionante rapidez.

Los Primeros Ferrocarriles

Ferrocarriles de las trochas más anchas conocidas, son los que capitales y técnicos británicos construyen y explotan, favorecidos por concesiones y privilegios.

El 20 de abril de 1863 el presidente general Mitre y comitiva oficial llegan a Rosario a bordo de un buque de la armada. Don Guillermo Wheelwright, en representación de la empresa concesionaria, entrega al Presidente el pico y la pala con los que ha de remover y echar la primera palada simbólica, dando por iniciadas las obras del ferrocarril Rosario-Córdoba Central Argentino. Se hallan presentes junto a la comitiva oficial llegada de Buenos Aires, el cuerpo consular local, los empleados nacionales, provinciales y municipales; obreros, tropas y pueblo ocupan sus sitios y luego de ejecutado el Himno Nacional y acallados los aplausos y las salvas, el presidente Mitre pronuncia un elocuente discurso: "El ferrocarril —dijo entonces— irá a poblar las soledades, a dar riqueza donde hay miseria, y orden donde reina el desorden; irá al medio de los llanos mismos y trepará por último la cordillera de los Andes, para ser más tarde el ferrocarril americano".

Don Guillermo Wheelwrigth, ya popular en su ancianidad bondadosa y fuerte, lee con marcado acento británico un discurso lleno de fe sincera en nuestro porvenir *.

* Es el mismo espíritu inquieto que 25 años antes deja el mando de su buque para establecerse en Valparaíso. Comienza en Chile por balizar las costas de acceso a Valparaíso. Introduce e instala máquinas para filtrar el agua de consumo. Obtiene de los gobiernos de Chile, Perú y Bolivia la exclusividad por 10 años del correo en buques a vapor en la costa del Pacífico. Interesa a la Reina Victoria para que otorgue un "royal charter" a una nueva compañía, la Pacific Steam Nav., que habría de tomar a su cargo el servicio postal de Valparaíso a Panamá en combinación con la Royal Mail que establece el servicio entre Gran Bretaña y Europa a Panamá por el Caribe, y se debe a su iniciativa que en el año 1841 inauguren este servicio los vapores británicos de madera a ruedas y velamen auxiliar *Chili* y *Perú*.

Otras Líneas. — El ferrocarril Central Argentino extiende luego sus líneas de Córdoba a Tucumán y desde Rosario a Santa Fe, así como de Rosario a Pergamino y después a Buenos Aires, fusionado años más tarde con el Buenos Aires y Rosario, por Campana. Han de recordarse su organización y servicios, por muchos considerados a la altura de los mejores del mundo. También ingleses habrían de tender la línea de trocha angosta conocida por Córdoba y Rosario, que luego prolongara sus líneas a Tucumán y Buenos Aires. Una empresa francesa de Fives-Lille construye la línea de trocha angosta de Rosario a Santa Fe, que prolonga hasta el Chaco, mientras el Estado tiende su línea también de trocha angosta desde Santa Fe hasta Tucumán, Salta y Jujuy, que oportunamente conecta con las de la compañía francesa hasta Rosario.

No es de olvidar el ferrocarril Oeste Santafecino, obra del pionero de Rosario don Carlos Casado del Alisal *, que por los años de 1880 unió a Rosario por trocha ancha con Casilda, Villada y Firmat, las dos primeras fundadas por la empresa de D. Carlos Casado, como resultado de la colonización y fomento de la producción agrícola en la zona maicera por excelencia de nuestro país. El ferrocarril Oeste Santafecino tenía su estación principal y talleres sobre las barrancas al sud de la ciudad, —entre las calles 3 de Febrero y 9 de Julio— y por un túnel perforado en la extremidad del Boulevard Argentino, —hoy avenida Pellegrini— sus rieles alcanzaban el muelle al pie de la barranca, permitiendo a los buques de ultramar descargar directamente sobre vagones el carbón y materiales que traían para el mismo ferrocarril. Es de señalar que los vagones subían y bajaban por la pendiente del túnel mediante un cable accionado por un molinete a vapor. Veinticinco años después, el ferrocarril Oeste Santafecino era adquirido por la empresa del Central Argentino. Es hasta muy cerca de nuestro centenario que estos ferrocarriles continúan expandiendo sus líneas. Una empresa francesa da término a su construcción de trocha ancha Rosario/Puerto Belgrano, a través de la zona oeste de la provincia de Buenos Aires.

* Piloto mercante, armador español, realiza su buque y se establece en la Argentina en 1857, a los 24 años. Comerciante y banquero afortunado en Rosario, funda el Banco Carlos Casado, cuya llave compra en 1865 el Banco de Londres, cuando resuelve establecer una sucursal en aquella plaza. Con el capital realizado, Casado se lanza entonces, de lleno, a las actividades colonizadoras; introduce en 1876 las primeras semillas seleccionadas de trigo precoz y en 1878 exporta con destino a Europa las primeras partidas de ese cereal. A fines de 1881 —conforme a los términos de la ley votada al efecto— suscribe con el S. Gobierno de la Provincia el contrato para la construcción del Ferrocarril Oeste Santafecino, que une al año Casilda con Rosario a través de 57 km. de vías, y en años posteriores llega a Chabás Melincué (1887), San José de la Esquina (1887) y Cruz Alta (Córdoba) en 1888. (Datos extractados de "Carlos Casado del Alisal, su vida y su obra", por Héctor M. Lagos, con cifras estadísticas sobre exportaciones de trigo en 1878/79).

Las Primeras Exportaciones de Cereales

La exportación de trigo por el puerto de Rosario comienza en 1878. Es don Carlos Casado que embarca por el muelle Castellano —el primero que se construye— una partida de 4500 toneladas, distribuída en seis veleros. En 1884, por el muelle de Comas —de reciente construcción— se cargan 3314 toneladas de maíz destino Falmouth (Gran Bretaña), cuya excelente calidad promueve una mayor demanda, estimulando el aumento extraordinario de la producción en años sucesivos. Según estadísticas de la época, en el año 1885 se exportan por Rosario 10.281 toneladas de semilla de lino; 39.780 de trigo y 26.838 de maíz.

La importancia de la exportación de cereales desde Rosario y luego de otros puertos de nuestros ríos —en su realidad y posibilidades— la demuestra el interés con que se le considera desde un principio en el Baltic Exchange, de Londres, cuando armadores y principales firmas cerealistas —con miras a facilitar y activar negociaciones de fletes y ventas de cargamentos de cereales— proyectan en 1893 el Uniform River Plate Cereal Charter Party Form., que ha de servir como base, con actualizaciones en años posteriores, para todas las transacciones en las Bolsas de Londres y Buenos Aires, formularios que también son adoptados y reconocidos en todos los principales centros comerciales del mundo, entre nosotros el Centro de Navegación Transatlántica.

Las Barrancas y sus Instalaciones

Las barrancas de Rosario, por el norte, comienzan un poco abajo del arroyo Alberdi. La corriente del cauce principal al encontrar las barrancas desvía su curso y contornea las mismas.

Allí, sobre esas barrancas, se establecen primitivamente la Barraca Omarini, acopiadora de huesos de campo y de consumo destinados a la exportación a EE.UU. por veleros, que luego es la Barraca Remonda, Monserrat & Cía. con depósitos de madera; a continuación, aguas abajo, la Barraca Arijón (luego Louis Dreyfus y Cía); la grandiosa Refinería de Azúcar, con muelle y duques de Alba al pie de la barranca para facilitar el atraque de los buques y sus operaciones. Esta Refinería inicia la elaboración de azúcar refinada en el año 1890 con la producción del Chaco y Tucumán, que le llegan por vía fluvial y férrea, respectivamente, y que luego del proceso industrial distribuye al litoral e interior del país por las mismas vías, sustituyendo el azúcar refinado hasta entonces de importación. Por ese mismo muelle exporta los excedentes de producción en años de abundancia. Hasta 1904 esa exportación era esti-



NOTA. Los Señores Pasajeros que quieran pueden pagar en papel moneda Argentina y se ruega pidan al mayordomo ó primer mozo la lista especial con precios equivalentes en papel firmada por el Administrador General.
En la Comisaría se encuentra la misma lista especial.

LA PLATENSE FLOTILLA CIA. LDA.
PRECIO DE LOS VINOS Y OTROS ARTICULOS

	Botella $ oro	½ botel. $ oro
BURDEOS		
Medoc	0.80	0.30
Bné	1.20	—
Saint Julien	1.20	—
Margaux	1.50	—
Montrose	1.50	—
Pontet Canet	1.50	—
Haute-Sauterne	1.50	—
Chateau Larose	2.50	—
BORGOÑA		
Pommard	1.70	—
Chablis	1.70	—
Chambertin	2.50	—
CHAMPAÑA		
Clicquot	2.50	1.50
Carte Blanche	3.—	—
Arthur Roederer	3.—	—
Pommery y Greno extra sec.	3.—	—
OPORTO		
1ª Calidad	1.50	—
Extra	2.50	—
JEREZ		
1ª Calidad	1.50	—
Extra	2.50	—
COGNAC		
1ª Calidad	2.—	—
Fine Champagne	2.50	—
LICORES		
Anisete Bordeaux	3.—	—
Grande Chartreuse-Garnier	2.—	—
CERVEZAS		
Cerveza Bieckert	0.35	—
» Alemana, vs. ms.	0.60	0.40
» Inglesa surtida	0.60	0.40

POR COPA	$ oro
Ginebra	0.10
Sifon grande	0.10
Sifon chico	0.05
Bitter	0.10
Whiskey	0.10
Vermouth Torino ó Francés	0.15
Cocktail de Ginebra	0.15
Refrescos con Soda	0.15
Oporto Extra	0.20
Jerez	0.20
Cognac fino	0.20
Chartreuse	0.20
Cocktail de Cognac, Oporto ó Jerez con huevo	0.20
LUNCH	
Chocolate con tostada	0.30
Dos huevos al plato ó pasados por agua con pan, manteca y media botella de vino Priorato ó Francés	0.40
Un bife sin huevos con pan, manteca y media bot. vino Priorato ó Francés	0.50
Jamon, salchichon, manteca, pan y media bot. vino Priorato ó Francés	0.60
Un bife con huevos, pan, manteca y media bot. vino Priorato ó Francés	0.60
Conservas y sardinas, una lata, con pan, manteca y media botella de vino Priorato ó Francés	0.90
Paté de Foie Gras truffé, pan, manteca y media botella de vino Priorato ó Francés	1.50
ARTÍCULOS DIVERSOS	
Naipes Españoles	0.20
» Franceses	0.30
» Ingleses	1.20
Cigarrillos varias marcas	0.10
Almuerzo ó comida	1.00
Cigarros Habanos:	
Hoyos de Monterrey N. 3	0.25
Bock Excepcionales	0.25
» Petit Bouquet	0.15
Upmann Excepcionales	0.25

Salidas de los Vapores de la Compañia

Entre **BUENOS AIRES y MONTEVIDEO y viceversa.**
Cada dia menos los Domingos.

Para SALTO y CONCORDIA, etc., etc.

De MONTEVIDEO:
los Lunes, Miércoles y Sábados.

De BUENOS AIRES:
los Martes, Jueves y Domingos.

De SALTO y CONCORDIA:
los Miércoles, Viernes y Domingos.

Para CORRIENTES y ASUNCION, etc., etc.

De BUENOS AIRES:
todos los Domingos.

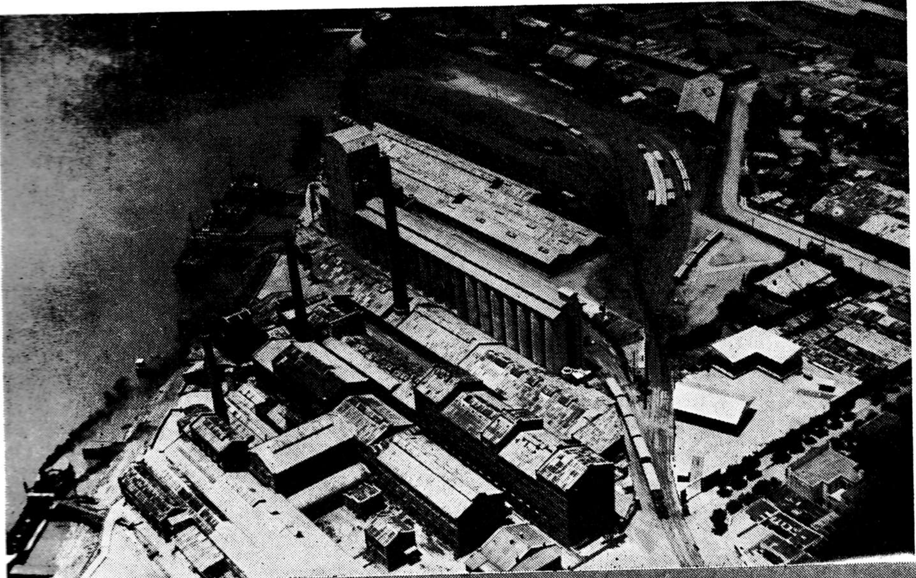
Entre ASUNCION y VILLA CONCEPCION.

De ASUNCION:
todos los Jueves.

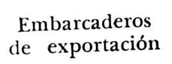
De VILLA CONCEPCION:
todos los Domingos.

Salidas para COSTA DEL SUD y alto PARANÁ.

Menú con lista de precios e itinerarios de la "Platense--Flotilla" (1891).

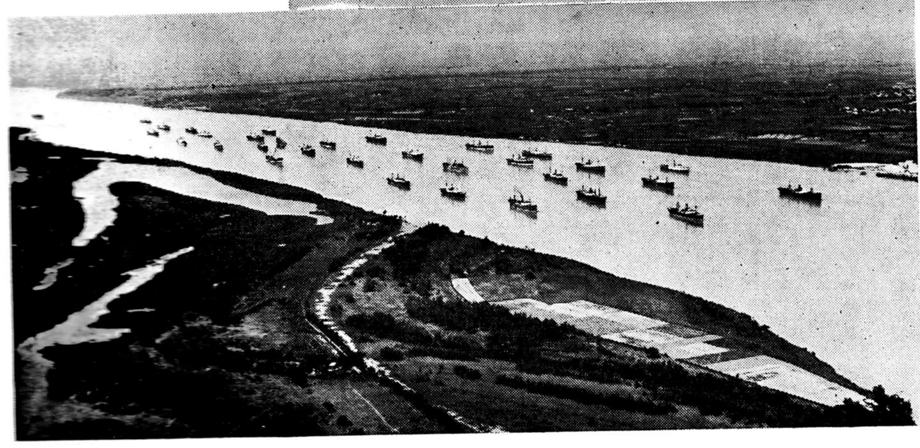


Tres vistas del puerta de Rosario. La refinería.



Embarcaderos de exportación





Buques a órdenes en la correntada.

mulada por primas que abonaba el gobierno nacional y era la firma Carlisle la principal exportadora con destino a Liverpool.

Siguiendo a la Refinería, siempre aguas abajo, se alínean sobre las barrancas los graneros de la General Mercantile; galpones colorados de Herbert H. Grant & Co., Sanday Co., Garrat Marston & Co., Elevador Davis & Co., Graneros Rosario (Bunge y Born), Camino del Pasto, de Huni & Wormser, Elevador de Hardy & Muhlenkamp (luego De Ridder Lda).

A partir de la altura de las calles Buen Orden (ahora España) y Corrientes, el ferrocarril Central Argentino construye, a lo largo de su estación central, su propio muelle de más de 300 metros al pie de las barrancas, que habilita para la descarga de carbón y materiales. Los vagones tienen acceso por una rampa paralela al curso del río, auxiliados por fuertes cables que accionan molientes a vapor. En la extremidad sur, la empresa ha construído una canaleta cubierta, habilitada para embarque de frutos del país destinados a la exportación.

Aguas abajo de la calle Entre Ríos la barranca se escalona y su mayor altura se desplaza hacia el interior; apenas si la ribera tiene dos metros de altura frente al río. Es ahí donde el gobierno nacional construye los primitivos muelles nacionales para la importación, instalación cercada, con acceso por la calle Puerto, luego San Martín. Los muelles se extienden en un frente de 400/500 metros, ofreciendo un buen atraque para cuatro buques en primera andana, con siete depósitos de material y zinc. Las vías férreas tienen acceso a los muelles por un túnel que baja desde la estación del C. A. y aquellos están dotados de guinches a vapor para cooperar en la descarga de los buques.

Poco antes de llegar a la calle Aduana (hoy Maipú) la ribera tórnase playa y en un remanso el río forma una ensenada de relativa profundidad que se interna más de 200 metros en lo que es hoy la Bajada Sargento Cabral, con riberas playas y que constituía hasta 1903 —antes que las obras del puerto nuevo la rellenaran— una cómoda dársena para las operaciones del pequeño cabotaje dedicado a la arena, leña, carbón de leña etc. En su margen sur se levantaba la primera Aduana, hermoso y sólido edificio a torreones que al quedar a muy bajo nivel con respecto al de las calles contiguas después de la construcción del nuevo puerto, hubo de ser demolido para erigirse en el mismo lugar la Aduana actual, desde luego más suntuosa y moderna.

A continuación estaban el primitivo depósito y muelle Castellanos, por donde se efectuaran los primeros embarques de cereales, llegados del interior por carretones, y que hasta poco antes de su

demolición fuera el muelle destinado a las operaciones de los buques fluviales postales de pasajeros. Seguían a aquéllos los depósitos y muelles de Comas, especialmente destinados a la descarga de materiales importados para la construcción: zinc, tejas, baldosas, cemento etc. Luego venían los muelles de la empresa del gas, habilitados en 1885. Salvada la intersección de las calles 25 de diciembre y 1º de mayo, las barrancas se aproximan más al río, y en la conjunción de la segunda con Santa Fe y Córdoba, de NS., frente al codo que ahí forma el curso del río, ubicamos el lugar que el general Manuel Belgrano eligiera para emplazar las baterías que habían de oponerse a las incursiones de buques enemigos y donde, al propio tiempo, hiciera flamear por primera vez la enseña patria, nuestra gloriosa bandera azul y blanca. El monumento recordatorio del histórico acontecimiento, proyectado e iniciado hace más de cincuenta años, ha sido finalmente inaugurado en el año 1957. Las dilaciones que experimentó dicha obra y tal vez cierta falta de previsión de los gobernantes, han hecho que éste quedara confinado en un reducido espacio, cuando bien mereció lucir el contorno de un hermoso parque frente al majestuoso Paraná, cuya belleza tan escasamente puede apreciar la población de la ciudad.

Impulsos Imprevistos (Guerra Anglo-Boer)

Mucho he oído de viejos rosarinos sobre las ganancias y aun enriquecimientos de comerciantes durante la guerra de la triple alianza con el Paraguay —1865/70—, al establecer el ejército brasileño su base de aprovisionamiento en Rosario para la adquisición de provisiones y forrajes en proporciones realmente extraordinarias con relación a la capacidad económica de la plaza.

Poco o nada he oído comentar, en cambio, sobre los beneficios mucho mayores que indudablemente deben haber producido las adquisiciones británicas durante la contienda anglo-boer de los años 1899/901.

La explicación puede hallarse en el hecho de que aquel primer impulso era imprevisto y extraordinario para el comercio de la aldea —o poco más— que era Rosario cuando se desató la guerra con el Paraguay, en tanto que 30 años después, cuando los ingleses se aprovisionaban para su guerra con los boers, ya Rosario era un puerto de exportación de primera magnitud, con un comercio fortalecido e importante en todos los rubros. Con todo, cábeme recordar que la guerra anglo-boer hace de Rosario un centro de abastecimiento británico. Las principales firmas exportadoras y ferrocarriles británicos que venían fomentando la siembra de alfalfa en el oeste de Santa Fe y en Córdoba, ofreciendo mejores precios, pudieron así

concentrar sobre las barrancas de Rosario, bajo tinglados y en depósitos, grandes cantidades de fardos de alfalfa, forrajes, harina etc. Tras el estallido del conflicto, las principales compañías de navegación del Reino Unido, establecen numerosos buques de servicio directo de Rosario a Sudáfrica. Llegan los buques en lastre y con la mayor celeridad completan sus bodegas con harina, fardos de alfalfa, avena, afrecho, maíz, carnes conservadas y equinos (caballos y mulas en pie), mientras otras cargas llegan de puertos británicos a Rosario y Buenos Aires, manifestadas en tránsito, para ser trasbordadas con destino a Swakopmund, Capetown, Port Elizabeth, Durban. La agencia marítima Maumus & Dodero representa en Rosario la Houston Line y la Nelson Line; la agencia Lamport & Holt (A. S. Ferguson) representa a la compañía Lamport & Holt, y son las que movilizan el mayor tonelaje de este tráfico accidental, puesto que terminada la contienda anglo-boer desaparece totalmente, y por muchos años no existe ni tráfico ni comunicaciones marítimas entre el Río de la Plata y Sudáfrica.

Ingrato Episodio. — Treinta años después, cuando este intercambio podía considerarse pasado al olvido, el director de Aduana Dr. Severo Lubary, a quien probablemente algún amigo le referiría el proceso, ordena una investigación en los archivos y de ella resulta que no habían sido cumplidas un gran número de tornaguías por cargas de procedencia británica, declaradas en tránsito y trasbordadas en Rosario con destino a puertos sudafricanos. De acuerdo con las disposiciones aduaneras, estos trasbordos son autorizados bajo la responsabilidad de los agentes de los buques, quienes deben obtener la devolución de las tornaguías con la certificación de los cónsules argentinos del país a los cuales va destinada la carga, atestiguando que dichas cargas han sido realmente introducidas de acuerdo a lo manifestado.

Es nuestro ex condiscípulo y amigo Dr. Mario Casas, quien demanda a los agentes marítimos a responder por sumas siderales, por supuestas infracciones al fisco, responsabilizándolos por derechos de aduana y multas aplicables a supuestos contrabandos, descubiertos ya al margen de su prescripción legal. Comprende dicha demanda a numerosos agentes marítimos de Buenos Aires y Rosario, entre otros a Maumus y Dodero y S. R. Ferguson de esta última plaza, Boadle & Wallace, Nelson & Wythes y Cía. Mihanovich de la Capital, quienes intervinieran al efectuarse los tardíamente discutidos trasbordos. Afortunadamente para nosotros, encontramos en nuestros archivos la garantía que nuestro padre había requerido de sus representados, poniéndonos así a cubierto de las responsabilidades imputables a terceros, en este caso las agencias sudafricanas, al no

devolver las tornaguías certificadas. (La garantía lleva la firma de R. P. Houston MP., refrendada por el Banco de Londres y Río de La Plata de Buenos Aires. De la defensa se hace cargo el estudio de los doctores Edye, Bollaert y Roche de Buenos Aires por cuenta de las Asociaciones de Protección e Indemnización entre Armadores).

El Nuevo Puerto de Rosario

La inauguración del Puerto Madero, de Buenos Aires, en junio de 1897, con todas las ventajas y facilidades que ofrecen sus instalaciones y canales de acceso, supone un rudo golpe para la suerte del puerto de Rosario, al sustraerle una importante parte de su movimiento, así como el de otros puertos del litoral fluvial. El incremento de la producción agrícola y del intercambio general es tal en esos años que atenúan mucho el efecto de las desviaciones de la producción de ciertas zonas, que dejan de afluir a Rosario optando por la vía más breve de salida dada su proximidad al nuevo Puerto Madero. El comercio de Rosario, a todo esto, se muestra quejoso por la falta de muelles para la importación y presionado el gobierno nacional que preside el general Roca, siendo Ministro de Obras Públicas el ingeniero Civit, considera que corresponde aumentar y perfeccionar las obras del puerto de Rosario. Dispone, al efecto, de acuerdo con la ley 3885 del año 1889, llamar a concurso para la construcción y explotación de un puerto comercial artificial. Las diversas propuestas presentadas son abiertas el 12 de enero de 1902 y la comisión designada para el estudio de las mismas decide favorecer la de los señores Jean et Georges Hersent, asociados a otra firma francesa, Schneider & Cía., adjudicándoles la construcción y explotación del puerto por un período de 40 años, a cuyo vencimiento las obras y su explotación deben pasar a poder del Estado.

A la colocación de la piedra fundamental del nuevo puerto concurren las autoridades nacionales, encabezadas por el presidente de la República, general Julio A. Roca y el ministro Civit. Es el 16 de octubre de 1902 y toda la población de Rosario se vuelca en las calles y en el puerto, en un verdadero día de fiesta, para celebrar el gran acontecimiento, al tiempo que tributa una imponente recepción al primer magistrado. De Buenos Aires ha llegado lo más representativo de la colonia francesa en la Argentina acompañando a Mr. Abel Pagnard, administrador de la Sociedad Puerto del Rosario S. A. con sede en París. El presidente de la Federación de sociedades francesas en Buenos Aires, Mr. Henry Py —de impresionante larga barba blanca— y Mr. Benjamín Maumus, presiden la delegación francesa. Se realizan excursiones fluviales por el puerto y después de la firma de las consabidas actas y colocación de la piedra,

se sirve un gran banquete en el teatro Olimpo, remozado y engalanado, seguido de una recepción en los suntuosos salones del nuevo Club Social de la calle Córdoba.

Se estrena en la planta baja del edificio del club el nuevo restaurant francés "Mercier", donde la colonia francesa ofrece un almuerzo a las autoridades nacionales y de la empresa concesionaria. Mi padre, como asociado de B. Maumus, representante de las compañías de navegación francesas forma parte de la comitiva y asiste a todos los actos oficiales, de los que yo, con gran emoción, participo todo lo más cerca posible.

La construcción del puerto nuevo es, realmente, de grandes proyecciones; pero no todos, a mi modesto entender, han previsto sus pro y contra. Por un lado estará el aporte de extensos muelles y grandes depósitos, servidos por modernas grúas, para la importación; análogas instalaciones y un enorme elevador, para la exportación; amplias playas y plazoletas, vías férreas y moderno utilaje. Por el otro, un concepto de explotación —a favor de la amplitud de la concesión— capaz de frenar y aun de paralizar las operaciones por los embarcaderos, depósitos y elevadores ya instalados sobre las barrancas, con muchos años de probada eficacia y capacidad. Las obras a ejecutarse, con todo, imponen respeto por su ingente costo; deben realizarse sobre el mismo lecho del río, a base de un pilotaje subacuático sobre el que deben levantarse los murallones, además del relleno y terraplenamiento de una extensa superficie a ganarse al río para realizar todas las construcciones a nivel del mismo; luego, el equipamiento con infinidad de cintas trasbordadoras y guinches eléctricos para el movimiento de las cargas, así como el caudal de energía requerido por el gigantesco elevador que operará con millones de toneladas de cereales a granel.

Pero veamos otro aspecto. Con el propósito de economizar posibles dragados, al garantizar la empresa una profundidad mínima al costado de los muelles, obtiene autorización para clausurar el canal al Este de la Isla Espinillos, obra de faginaje que subcontrata con la firma holandesa Jacob H. Van Haaren, vinculada a la de Aeckermann & Van Haaren, especializada en estas obras y que es perfectamente ejecutado, a un costo que se ignora. Pero a raíz del cierre, al término de la obra la corriente desviada embiste con fuerza la ribera y corroe tanto las barrancas, que años después hace necesarias obras millonarias para resguardar la Refinería Argentina y los elevadores particulares instalados sobre dichas barrancas. Por otra parte, aquel cierre anula el fondeadero al este de la Isla Espinillos, que sirviera de cómodo y seguro fondeadero (rada) para los buques a la espera de órdenes, obligados después a fondear en la correntada, aguas

abajo del puerto, constituyéndose en un obstáculo a la navegación cuando, por exceso de llegada de buques, escasez de cargas en el puerto o fluctuaciones en el mercado de fletes, deben esperar turnos de carga, etcétera.

La referida obra de faginaje, que anula un brazo del río, encauza las aguas en un solo curso, asegurando así el propósito de la empresa del puerto de mantener la profundidad mínima a lo largo de las nuevas obras, sin dragados, siempre costosos y no siempre oportunos. Tal vez un estudio más detenido habría podido salvar el inconveniente y el daño que produjo al corroer las barrancas, cuya defensa a costo ingente debe asumir el Estado y no ya la empresa constructora.

Con relación a este hecho, he pensado que obras de faginamiento como la referida debieron ser estudiadas y consideradas para evitar en ciertos pasos del río la formación de los bancos de arena que en época de estiaje limitan el calado de acceso a Rosario y a Santa Fe. Hablando con algunos ingenieros especializados, les he oído expresarse favorablemente al punto de vista expuesto.

El Drama de las Tarifas

Rosario, por algunos años más, goza de las facilidades que ofrece para la exportación su puerto natural, a un costo mínimo. Los buques de ultramar abonan tan sólo el derecho de anclaje de 44 milésimos oro por tonelada de registro neto, mientras en Puerto Madero deben pagar, además, derechos de entrada, permanencia y muelle por día corrido. Los gastos de embarque en Rosario son mínimos, comparados con los de Buenos Aires. Pero en 1905, completadas las primeras obras del nuevo puerto por la empresa, ésta es autorizada a hacer efectivos de los buques y de los usuarios exportadores e importadores, los derechos portuarios y tasas que rigen en Puerto Madero, sea que los buques atraquen a los nuevos muelles y utilicen los servicios de las nuevas instalaciones, o que atraquen y operen por los elevadores, canaletas etc. de antigua existencia, pertenecientes a exportadores y particulares. Aquella medida se ampara en los derechos de la concesión acordada a la empresa, que abarca las operaciones sobre la ribera entre los arroyos Ludueña y Saladillo.

La bolsa y el comercio exportador protestan y recurren al gobierno nacional, acordándose en definitiva que la empresa percibirá de los buques los derechos portuarios al 100 %, como en Puerto Madero, y los exportadores que efectuaren sus embarques por elevadores particulares, sin intervención de la empresa, abonarán a ésta el 40 % de las tasas fijadas para el puerto nuevo. De nada valen las protestas y la evidencia de que las obras completadas están lejos de poder servir

las necesidades de la exportación. Y se generaliza la opinión de los usuarios del puerto de que la empresa obtiene, desde ese momento, ingresos que cubren y aun superan largamente las inversiones que realiza para completar la parte más importante y costosa de las obras. Mientras la importación va acusando sensible aumento, la exportación continúa sin mayores variantes, fluctuando de acuerdo a la importancia de las cosechas.

Las tarifas portuarias y las tasas por servicios, al ser equiparados a los de Puerto Madero, establecen una valla injusta, pues mientras la ubicación, canales, balizamientos y obras de éste le aseguran ventajas decisivas, Rosario queda condenado a perder rápidamente la posición alcanzada con los beneficios de su puerto natural. Esa situación iba a agravarse poco más adelante con la ampliación del Puerto Nuevo de Buenos Aires, al que se aseguró una profundidad mínima de 30 pies mediante el dragado de los canales desde Punta Indio. No puede olvidarse que el vapor *tramp* o changador corriente, ya después de la primera guerra, es de 10.000 toneladas de carga y 28 a 29 pies de calado *.

Cómo se Operaba Anteriormente en Rosario

Es interesante recordar que con anterioridad a 1905, a partir de diciembre de cada año y durante los meses de verano y otoño, llegaban en lastre al Río de La Plata un sinnúmero de vapores, fletados unos, otros sin fletarse, para cargar cereales de los ríos. Recalaban en Punta del Este, a la vista del semáforo (vigía) en procura de órdenes o para adelantar el aviso de su llegada por telegrama u otros medios a sus agentes. Estos vapores, no recibiendo órdenes en Punta del Este ni al paso por Montevideo, tomaban prácticos lemanes o proseguían hasta los pontones de prácticos, para continuar a Rosario, estimando siempre que en dicho puerto tendrían más facilidades de fletamento y pronto despacho. A la llegada, fondeaban en la correntada frente a Rosario. La lancha a vapor o a vela de la Sanidad, conduciendo al médico y guardas, se hacía presente al costado sin demora, pues el paso de los buques era anticipado por telégrafo desde Arroyo Seco a Rosario, dando la hora de llegada. Cumplida la visita sanitaria, arriaba la bandera amarilla y ya en libre plática atracaban al costado las lanchas a vela y remos, (raramente la Prefectura disponía de lancha a vapor) y subían a bordo las autoridades de la Subprefectura y Resguardo Aduanero, con los

* Es evidente que las tarifas establecidas en el puerto de Buenos Aires, debieron fijarse en relación con el costo enorme de las obras realizadas en Puerto Madero y Puerto Nuevo, sin contar con ventajas naturales como las ofrecidas por el puerto de Rosario, cuyas obras, por eso mismo, no admiten término de comparación en cuanto a costo.

agentes del buque y prácticos del puerto. Verificada la documentación y cumplidos los requisitos de práctica, la mayor parte de las veces los buques proseguían hasta el lugar de atraque, para iniciar las operaciones de carga sin demora; muy raramente acontecía que los vapores tuviesen que esperar órdenes y en estos casos se les hacía seguir al fondeadero de la Isla Espinillos. Era muy frecuente que en cuanto el buque terminara la maniobra de atraque en el embarcadero de los fletadores, se diera comienzo inmediatamente a la carga, aun en vísperas de fiestas o domingos, trabajando ininterrumpidamente hasta completar su cargamento de 5000/6000 toneladas en plazo de 48 a 60 horas. Quedaba simultáneamente aprovisionado y en seguida despachado mediante la habilitación de horas extras en los Consulados, pronto para emprender su viaje a un destino determinado, o a órdenes en San Vicente (Cabo Verde), o Las Palmas cuando el cargamento viajaba invendido. Sin esperar la apertura de Bancos ni horas hábiles, el capitán firmaba los conocimientos, su planilla de "laydays" (días de plancha) estableciendo los días de plancha salvados, sobre los que reconocía pagar al cargador "despatch money" (prima por tiempo ganado); firmaba asimismo la conformidad de las cuentas a pagar por aprovisionamientos, asistencia médica, practicajes, derechos, despachos etc., y una letra a cargo de los armadores por el importe de los desembolsos, que los agentes del buque descontaban en los Bancos de plaza, para cumplir los pagos, acompañando la póliza de seguro por el importe del giro, generalmente a 90 días vista. Una variante era autorizar a los agentes a hacer efectivo de los fletadores un adelanto sobre el flete, endosando los conocimientos.

Contrasta el cuadro expuesto con los procedimientos ulteriores, puesto que (sin duda por obra de la burocracia creada por la empresa del puerto nuevo) ya no era posible a ningún buque iniciar sus operaciones hasta depositar o afianzar los derechos y servicios.

Capítulo VI

INAUGURACIÓN DEL PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES

Como complemento de referencias anteriores, he de recordar que las obras de construcción del Puerto Madero y canales de acceso, iniciadas en 1890, fueron oficialmente inauguradas el 24 de junio de 1897. Con cuatro amplios diques y canales de acceso balizados a ambas dársenas (norte y sur) el gran puerto de la Capital aseguraba a los transatlánticos una profundidad mínima de 25 pies al cero.

A la inauguración asiste el entonces Presidente de la República Dr. José Evaristo Uriburu, quien con su comitiva oficial recorre el puerto en un convoy especial, por las vías férreas tendidas a lo largo de los muelles. Visita la usina hidráulica en el dique I y se hacen funcionar las compuertas que dan a la dársena Sur; observa los puentes sobre las esclusas y llegado a la dársena Norte, revista los buques de la armada, allí atracados. El crucero *25 de Mayo* inaugura el dique de carena y el lujoso vapor *Eolo* de la carrera a Montevideo, repleto de invitados, es el primer buque mercante que entra por el canal de Dársena Norte.

Quedan así habilitados en su integridad el Puerto Madero y sus canales de acceso, obras que hasta entonces y sólo parcialmente habían sido utilizadas por los buques que entrando al Riachuelo atracaban también a las nuevas instalaciones, en la medida que las obras lo permitían, para operar en el sector de Dársena Sur. Vías de acceso de los ferrocarriles hasta el costado mismo de los vapores; grandes depósitos, innumerables grúas, alineándose sobre los muelles, eran la presencia viva de la ansiedad con que Buenos Aires se preparaba para deslumbrar con el ritmo, el empuje y el crecimiento estupendo de sus actividades, a cuantos en adelante –y fueron millones– debían trasponer esa puerta del mundo…

CAPÍTULO VII

RECUERDOS DE ROSARIO

La Revolución

Nuestra casa de altos (de las pocas de dos pisos en Rosario) tenía arriba, por la parte del fondo, una gruesa baranda que, a unos mil metros en línea recta del río, nos brindaba su cómodo apoyo para observar las islas de la costa de enfrente, el paso de algunos barcos y los mástiles de otros cuyas siluetas no alcanzábamos a percibir.

Sorpresivamente, un día de invierno de 1893 (huelga mencionar, por muy conocido, el hecho histórico determinante), el estampido de cañones de buques de la armada —que no podíamos ver— nos llena de sobresalto; puertas y ventanas se estremecen, saltan algunos vidrios... Mi madre alarmada nos reúne y baja rápidamente con nosotros al primer piso. Pregunta a los vecinos —la familia Benedit Bernard— si saben lo que ocurre. Todos lo ignoran. Entonces nos conduce a la planta baja e incluso sirvientes pasa con nosotros al hotel Central, puerta por medio sobre la calle Urquiza. Allí nos instala en un rincón del hall. El bombardeo dura pocos minutos y se hace el silencio por más de una hora. Al cabo de este tiempo resuenan bombas de estruendo que mi madre reconoce: son los diarios, anunciando boletines con noticias extraordinarias. A los pocos minutos pasan por el hotel los canillitas vendedores, ofreciendo las últimas noticias de lo ocurrido. Aquellos boletines presentan los hechos de acuerdo con la mira política de los directores de diarios: el "Mensajero" de los Moré; "El Municipio" de Muñoz, con informaciones contradictorias; el de "La Capital" * de los Lagos es el que merece más fe, pero todos coinciden en que los sucesos han terminado, y vuelve la serenidad a los espíritus.

* "La Capital", diario decano de la prensa argentina, fué fundado en Rosario con el propósito fundamental de dar apoyo a las aspiraciones de Rosario a erigirse en Capital de la República, determinación ésta que por tres veces adoptara el Congreso nacional, pero que se vió incumplida o vetada otras tantas por el P. E. central.

Regresamos a nuestra casa; llega en eso mi padre y se hace la calma... con un saldo de seis vidrios rotos... ¡Qué lejano parece este recuerdo! ¡Y qué nítido vive en mi memoria!

Profesores y Compañeros

De aquel Colegio Nacional donde pasamos tantas horas fecundas y felices, en medio de las contingencias propias de la obligación y la disciplina, se agranda en mi memoria el recuerdo del rector D. Nicolás de Vedia y de mis profesores Aliau, Arce, Rojas, Puigari, Ibáñez, Calderón, Sibeud, Mr. Tallon, Martinoli, Infante, Omnes, en quienes reverencio a grandes maestros de la juventud; sin palabras para ponderar su capacidad, su corrección, su dedicación; sencillamente inolvidables.

Testigos de ello son, sin duda, tantos egresados que han sido y son eminentes ciudadanos en nuestro país: los doctores Rodolfo Luque y José Santos Gollán, ambos de "La Prensa", entre otros.

Junto a ellos, el recuerdo congrega también a mis compañeros y amigos entrañables de la infancia y la juventud: Uranga, Tiscornia, Paganini, Bordabehere, Vassallo, Thompson —el gran compañero de Alberto— Pablo Faruffini, hijo del agente de mi padre en Génova y que fuera el primer gerente de la Refinería Argentina.

VACACIONES EN MONTEVIDEO

Al término de los cursos escolares viajábamos todos los años a Montevideo, en compañía de nuestra madre. El tren nocturno de Rosario, el día de paso por Buenos Aires, el viaje por vapor a la otra orilla, eran siempre grandes acontecimientos y de atracción idéntica, a la ida y a la vuelta. La salida de los vapores de la carrera, desde mis lejanos recuerdos, era ya por la Dársena Sur (en construcción, próxima a la boca del Riachuelo). Zarpaba el buque a las 7 p.m. y había cena a bordo a la salida; luego té con bizcochos ingleses de 10 a 11 p.m. y un suculento desayuno al fondear en la bahía de Montevideo, desde las 6 hasta las 8 a.m. Era un espectáculo el de los botes de desembarco, reglamentariamente mantenidos a distancia por las falúas de la Capitanía de Puertos. Cuando el vapor arriaba la bandera amarilla de la Sanidad (los médicos de ésta eran prácticamente las únicas autoridades que podían demorar el desembarco, pues no había documentación personal alguna que presentar) se lanzaban al instante los boteros, en regatas desenfrenadas, con el afán de llegar primeros a las escalas reales del vapor por ambas bandas, puesto que esa colocación les prometía efectuar más de un viaje con pasajeros, desde el buque hasta el muelle de la Aduana. El desembarco no era cosa fácil, porque en los días de

pampero el oleaje hacía balancear los vapores en su fondeadero de la bahía y los boteros se veían forzados a moderar y sofrenar sus atropelladas maniobras, temerosos de chocar entre sí o contra el buque. Muchos de ellos, cuando se creían al alcance de la escala con su bichero, se encontraban desplazados lejos por alguna ola, mientras el mismo oleaje acercaba a otros. A voz en cuello llamaban los boteros a los pasajeros, que alineados en las bordas del vapor trataban de divisar algún pariente o amigo en los botes. En exaltada puja ofrecen los boteros sus embarcaciones, encareciendo sus virtudes: para uno, la más grande; para otros, la más veloz, la más marina, la más segura, la de la suerte... Hay quienes invocan sus colores, o su propia indumentaria, la nacionalidad de sus tripulantes, su competencia, etc., todo en un concierto de reclamos y de alabanzas dorados por la ilusión o la necesidad de los reales... *

Recuerdo que en la víspera del año que debía ingresar al Colegio Nacional (diciembre 1900) solicité a mi padre permiso para viajar solo, adelantándome en una semana a mis hermanos. Elegí la vía fluvial y al atardecer de aquel día embarqué en Rosario, por el muelle Castellanos, en el vapor *Buenos Aires*, ex *Cosmos* de la Cía. de Navegación Nicolás Mihanovich. Ese buque —casco gris, chimenea negra con gran M blanca, insignia roja con gran M blanca— no obstante ser de los más viejos era considerado el galgo de los paquetes. Bajaba el Paraná con fuerza, recubierto de camalotes (estos aparecen después de los desbordamientos de las lagunas y esteros que atraviesa el río Paraguay, allá por Matto Grosso), pero, no obstante el inconveniente que representaban para el gobierno del buque, llegamos a Dársena Sur a horario. Debía trasbordar al vapor *Venus* atracado en el mismo muelle, que zarpaba por la noche. Ya desembarcado recorrí a pie los diques hasta la calle Cangallo, observando las operaciones y los movimientos de algunos buques, dirigiéndome seguidamente a la agencia Maumus y Dodero sita entonces en 25 de Mayo entre Cangallo y Cuyo (hoy Sarmiento). Previo almuerzo en casa del capitán Maumus y un paseo por la ciudad en compañía de sus hijas Marie y Jeanne que me despiden en el puerto, embarco en el *Venus*. La travesía resultó agitada y al fondear en la bahía de Montevideo, era impresionante y riesgoso el desembarco, optando la mayoría del pasaje por esperar una relativa calma. Cuando advierto a mi tío en un bote próximo, bajo por la escala y creyéndolo a mi alcance no vacilo en saltar, pero el bote es desplazado por una ola y caigo al agua. La zambullida fue total, pero mi mano quedó a flor de agua sosteniendo el "pajizo" nuevo, apreciado símbolo de mi pretendida elegancia... Na-

* En el Uruguay equivalente de diez centésimos.

dando y al reparo bajo la escala, me aferro al bichero que me alcanzan desde el bote y ya a su costado, el brazo de mi tío me levanta y deposita a su bordo, empapado mi traje de brin de pantalón corto y blusa marinera, pero salvado el sombrero...

En 1904, cuando se produce la revolución, me detienen una mañana por haberme extralimitado en la playa, aproximándome a la casilla de mujeres, siendo que por entonces había sectores exclusivos para baños de hombres y baños de mujeres, separados entre sí por distancias de 300 a 500 metros; sin embargo, el motivo de importancia resultó otro: no tenía documentos personales y era un buen motivo para llevarme al cuartel y enrolarme en la Guardia Nacional. Insistí en que era menor de edad; llegaron para atestiguarlo mis tíos y obtuvieron que se me extendiera un certificado de minoría que debía llevar conmigo mientras durara la contienda, para no ser detenido.

Desde 1898 mis tíos ocupaban el segundo piso de la casa ubicada en Colón y 25 de Mayo, cuyo primer piso habitaba el ingeniero D. José Serrato, ministro de Obras Públicas y luego Presidente de la República. En la planta baja estaban los escritorios de la firma Chichizola Hnos. (antes Carlos Gowland y Cía.) y en la terraza (azotea) mis tíos habían instalado dos catalejos: uno para observar las novedades de la rada (llegadas o salidas) y otro para seguir las operaciones de los buques en la bahía.

Hasta 1910 son más numerosos los veleros que los vapores en el tráfico de cargas gruesas, como la sal a granel, el carbón de Glasgow o las maderas del Golfo. Muy de mañana, tíos y sobrinos observábamos las novedades en la rada (distante 5 a 6 millas). Cuando los buques llegados no eran reconocidos por su silueta, anotábamos las características de la arboladura y del casco, —si de madera o hierro— si venía en lastre o cargado, tonelaje de porte aproximado y cualquier otro detalle visible. Tenía que ser un buque que por primera vez arribara a Montevideo para que no lo reconociéramos. Luego, por teléfono, consultábamos al vigía de la torre de la iglesia de San Francisco para ponernos de acuerdo sobre las novedades. Todos los fines de semana nuestros tíos premiaban el mayor acierto, y en ello los mayores teníamos siempre alguna ventaja por nuestra experiencia en el reconocimiento de buques.

En cuanto a las operaciones de los buques en la bahía, la observación tendía a poder informar por cuántas manos se operaba en cada uno, —vapor o velero— naturaleza de la carga y el nombre de las lanchas o de las empresas a que pertenecían. Desde luego, las observaciones principales se dirigían a los buques consignados a nuestra agencia o con cargamentos para la firma de nuestros tíos.

CAPÍTULO VIII

VIAJE DE INSTRUCCIÓN A EUROPA

Terminado mi bachillerato en 1905 sin el menor contratiempo y con muy buenas notas, interrogado por mi padre acerca de mis inclinaciones, manifiesto sin vacilar mi deseo de ser navegante o de secundarlo en sus tareas, considerando que podría serle útil en cualquier sucursal, en colaboración con Alberto, ya iniciado en los negocios marítimos.

En marzo de 1906 soy auxiliar cajero y de venta de pasajes "llamada" en la provincia de Santa Fe para el primer viaje del vapor alemán *Bulgaria,* en plena guerra de tarifas entre las compañías de navegación al Mediterráneo. Mi padre había manifestado su intención de enviarme a Europa para conocer los principales puertos y practicar en administraciones y agencias navieras, considerando que una buena preparación exigía conocer más de una organización en distintas actividades marítimas, además del conocimiento de los adelantos técnicos en la construcción de buques mercantes.

Estos propósitos de mi padre no podían ser íntimamente compartidos por mi madre, por la sencilla razón de que derivarían en mi alejamiento de su lado, estando ya ausentes mis hermanos Enrique —en Montevideo— y Alberto, en Buenos Aires o viajando con frecuencia en los buques de la Houston Line.

Es en agosto de 1907, que mi padre anuncia que ha concretado mi viaje a bordo del vapor *Hyacinthus* —a zarpar a mediados de septiembre—, uno de los cargueros de mayor tonelaje, a la carga en Buenos Aires. Y para allá salí, oportunamente, en compañía de mi madre que quiso despedirme a bordo.

Era un año de flojedad en los fletes marítimos por exceso de bodegas en todo el mundo. El *Hyacinthus* no había podido reunir más de 5000 toneladas de frutos y cereales para Amberes (aproximadamente la mitad de la capacidad de carga del buque). Aceptan

un parcial de 2000 toneladas de trigo para Funchal-Madeira, y para completar, es mi padre quien induce a una firma interesada en experimentar la exportación de novillos gordos en pie, a aprovechar la oportunidad de este buque, que reúne condiciones especiales para ese transporte y dentro del límite de flete que los interesados proponían: £ 4.10/- por cabeza, incluso instalaciones de madera bajo y sobre cubierta, el transporte de forraje y provisión de agua dulce. Tiene el *Hyacinthus* —ex transporte de tropas en Sudáfrica— dos puentes bajo cubierta para las instalaciones y éstas se completan bajo y sobre cubierta para 500 novillos, ubicándolas en los lugares de más segura ventilación. Este embarque significaba para mí una excelente experiencia sobre el transporte de ganado mayor.

Mi padre me hace entrega de cartas para sus amigos y hombres de negocios en Europa, como Mr. Delaborde, antiguo comerciante francés en Montevideo, y su ex compañero Vila, retirado de la marina de guerra italiana radicado en Amberes, funcionario en la casa Von Bary y Cía. (banqueros que en Buenos Aires representan los Sres. E. Tornquist y Cía.) y vicecónsul argentino honorario.

Llega la hora y el buque larga amarras, alejándose lentamente del muelle. Soy el único pasajero a bordo, si es que de tal puedo calificarme, ya que el capitán Fackerel es un viejo amigo y la oficialidad toda gente conocida. Al pasar por la esclusa del dique a la Dársena Norte, es un gentío el que se reúne atraído por el mugido de los novillos y la novedad de esta carga viva... Trato de no pensar que mi madre está ahí, en un fiacre de plaza, despidiéndome con lágrimas, porque ya mi emoción es grande y esa escena la desbordaría...

Sigo atento las maniobras y luego la navegación del buque; cuando el práctico de puerto nos deja, yo también siento que me alejo de lo mío y más querido. Pasaremos de largo por Montevideo, pero el capitán me dará el gusto —así lo manifiesta— de pasar por dentro de Lobos, y en efecto, se aproxima a la costa y desfilamos próximos a Punta del Este e Isla de Lobos. El tiempo magnífico y el buque relativamente liviano, permiten esta ruta. Cuando trasponemos el Cabo Santa María, discierno que hemos traspuesto la jurisdicción de la "patria chica", como le llamaba con mis compañeros, uruguayos de nacimiento, Enzo Bordabehere y Pepe Martínez Silvetti.

Ya rumbo a Madeira, el capitán baja a cenar al salón y me hace lugar en su mesa entre él y el jefe de máquinas, M. Lewis. De sobremesa —ya en el despacho del capitán— se analizan los planos del buque y las disposiciones a adoptar para regular el consumo de agua dulce y del forraje, en forma de mantener siempre el buque ligeramente apopado. Con el encargado de la hacienda, se acuerdan estos

procedimientos y cómo distribuir mejor las mangueras de aire para la ventilación adecuada de la cubierta baja. A la mañana siguiente se recorren los puentes y se disponen las mangueras para lavar las instalaciones con agua salada a presión.

Visito a diario, en atenta recorrida, todas las dependencias del buque, siguiendo con particular interés todo lo relativo al estado y cuidado de la novillada. Es impresionante la rarefacción del aire en las cubiertas bajas; la elevada temperatura reinante, la calma de los vientos a la altura del Ecuador y las emanaciones de los orines animales hacen inaguantable el ambiente. Pese a los desvelos de los cuidadores, mueren por asfixia en un día cinco novillos, los que de inmediato son levantados a cubierta y tirados al mar. Otros animales son sacados de las cubiertas bajas y llevados a la principal, acomodándolos bajo toldos de lona. La reacción de éstos es visible, igualmente que el alivio de los que quedan más holgados abajo.

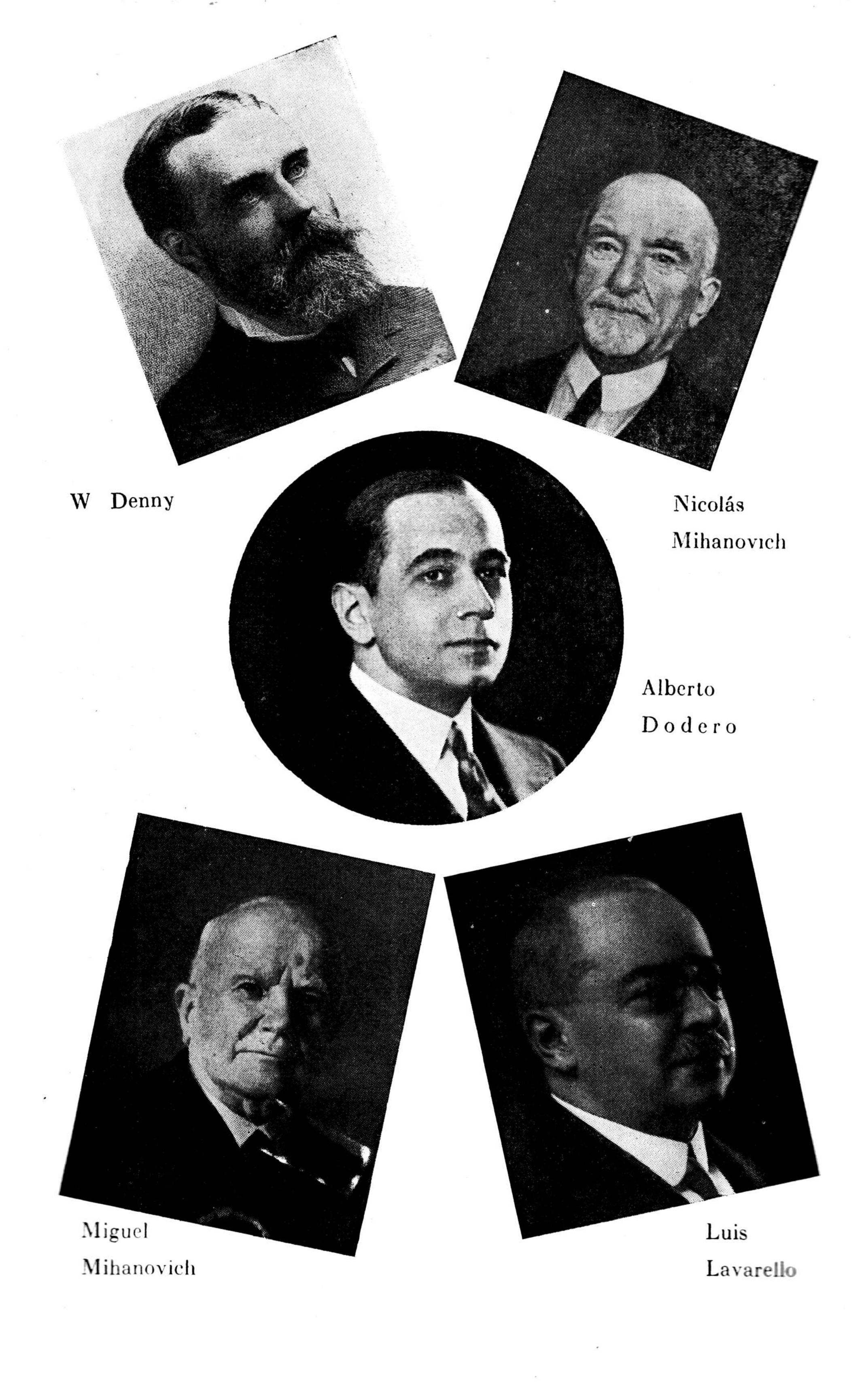
Llegamos a Madeira con una pérdida de quince novillos, pero ya en esa latitud la temperatura, la ventilación y el clima son muy favorables y permiten el refuerzo de pasto y agua.

Funchal. Con tripulantes de franco y cuidadores de a bordo, bajamos a tierra para admirar la hermosa isla y pintoresca población de Funchal, recostada en anfiteatro sobre la falda de los montes. Brillan al sol las casitas blancas y rosadas entre floridos jardines, por calles angostas entrecortadas en suave pendiente hasta los primeros cien metros de altura; luego el poblado se eleva rápidamente hasta 300 y 400 metros.

Algunos hoteles y sanatorios se divisan a mayor altura. Las verdes crestas de las montañas están allá arriba, a 1.200 metros sobre el nivel del mar. Un sinnúmero de pequeñas embarcaciones recorren los buques fondeados en la bahía, para ofrecer a pasajeros y tripulantes las frutas regionales, artículos de mimbre, puntillas y ricos vinos. Los turistas son llevados por los isleños desde la playa en trineos de mimbre hasta las alturas que bordean la población, para admirar los panoramas y la perspectiva que se ofrecen a los ojos del viajero. Al bajar, los trineos se deslizan sobre el lustroso pavimento de canto rodado con velocidad impresionante, limitándose los isleños a guiarlos desde atrás en las curvas y para salvar los obstáculos.

Nuestro buque, en tanto, ha iniciado y realiza ininterrumpidamente la descarga de trigo a pequeños lanchones, pero recién al tercer día dejamos Funchal rumbo a Gibraltar –a órdenes–, pues hasta ese momento no se sabe dónde serán descargados los novillos: si en Lisboa o Barcelona.

En Barcelona. – A la vista de Gibraltar fueron señaladas las órdenes para seguir a Barcelona. El *Hyacinthus* quedó atracado a los



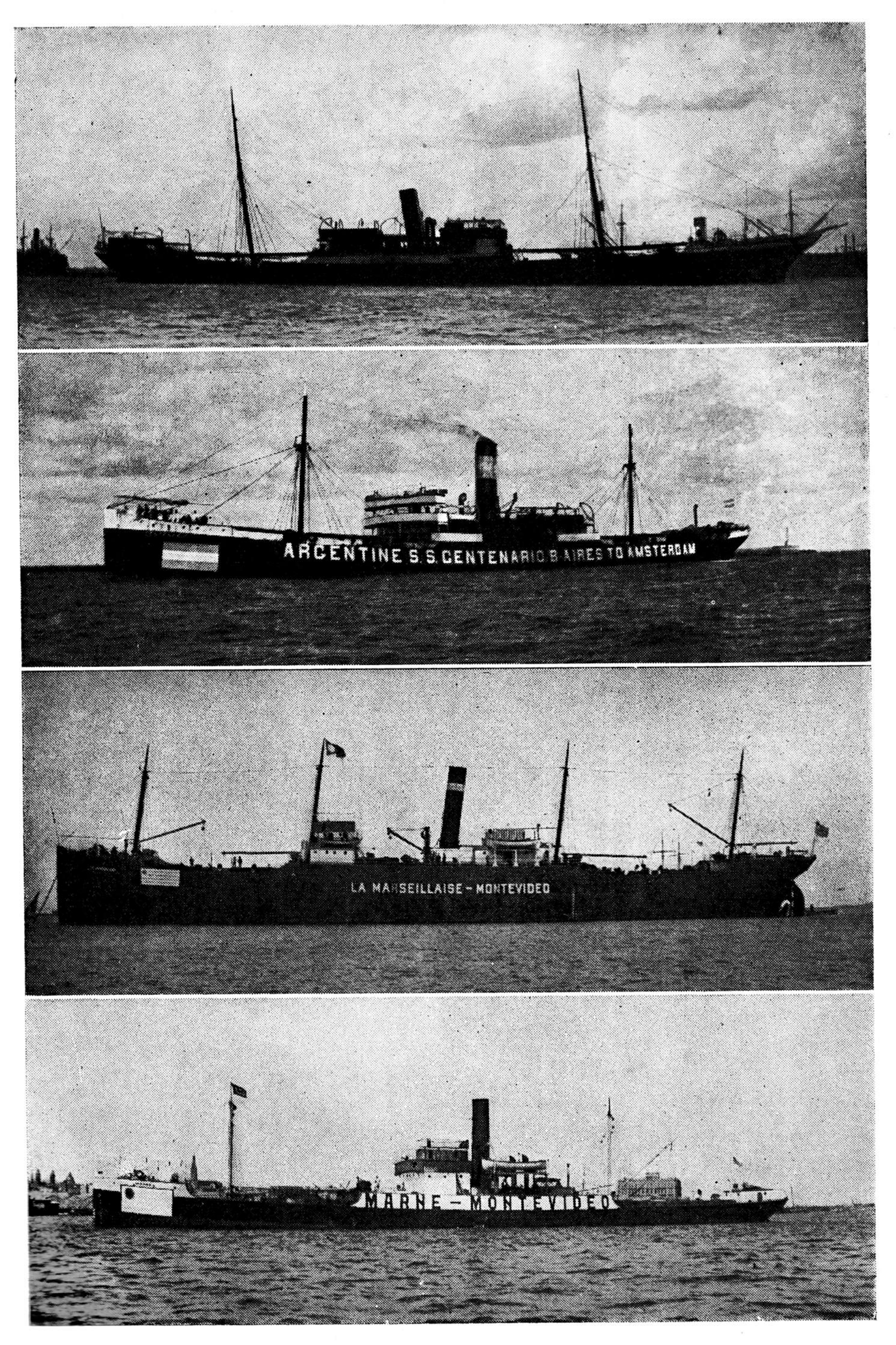
W Denny

Nicolás Mihanovich

Alberto Dodero

Miguel Mihanovich

Luis Lavarello



Algunas de las principales unidades adquiridas por los países aliados en el Río de la Plata. (Primera Guerra Mundial).

muelles de este puerto después de 27 días de su salida de Buenos Aires. Se consideró un buen viaje por la desviación y descarga en Funchal. Con una mortandad relativamente pequeña de veinte novillos y una probable merma en el peso de 5 % —a ojo del encargado—, los animales presentaban, con todo, muy buen aspecto. El desborde del Llobregat dos días antes de nuestra llegada, ha perjudicado el puente del ferrocarril por el que deben llegar al puerto los vagones jaulas, y es por ello que al tercer día son autorizados los consignatarios a montar corrales provisorios en los muelles para la descarga del ganado, salvando de este modo el pago de sobreestadías al buque.

Los diarios barceloneses se hacen eco de la llegada de este insólito cargamento de novillos en pie desde la Argentina, y son tantos los curiosos —o taurómanos en potencia— que desean presenciar el desembarque, que los policías no pueden contenerlos. Es así que al bajar los primeros animales por las planchadas, apremiados por los cuidadores criollos, munidos de picanas eléctricas a pila, la operación se interrumpe de pronto y una cantidad de improvisados toreros se entrevera en los corrales para experimentar sus habilidades con los "gordos de las pampas", sin poder evitarse que con la excitación un aficionado y tres novillos cayeran al agua. Recogidos todos con los pescantes del buque, son apartados los "lidiadores" y curiosos, y entonces sí que la descarga se efectúa rápidamente. Zarpamos de Barcelona al cabo de ese tercer día, sin otra novedad.

Amberes. A menos de una semana, estábamos atracados en uno de los enormes diques del puerto de Amberes, y esto me enfrentó con la realidad ingrata de tener que dejar el *Hyacinthus,* alejándome de la paternal compañía del capitán Fackerel, su oficialidad y tripulación. El capitán, previa consulta con los agentes, me informó que el buque quedaría a "plan barrido" tres días después, en condiciones de zarpar para Liverpool.

En tierra, recorrí con el capitán una parte del enjambre de diques que es el puerto marítimo de Amberes, sobre el río Escalda, llamándome la atención el desnivel del agua entre los diques y el río Escalda en baja marea, fenómeno que por primera vez observo, y me detengo a reflexionar sobre la enorme carga de agua y buques, a varios metros de altura, que deben soportar las compuertas.

Llego tras de algunas dificultades "idiomáticas" (hasta hallar quién me entendiese en francés) a la Place de Meir y mientras aguardo la llegada del señor Vila —amigo de mi padre—, penetro en un edificio contiguo de la compañía belga "Ocean" de navegación, administrada por la firma Leo Dens y Cie., con líneas de vapores a Portugal, España e Italia y servicios postales al Congo,

bajo el patrocinio de S. M. Leopold I. Pido hablar con un jefe, me doy a conocer y sin pensar más me ofrezco como corresponsal y para traducción de manifiestos. Me presentan entonces al gerente, y éste, sin más, conviene en ocuparme desde la mañana siguiente... Le pregunto si realmente debo presentarme el 1º de noviembre (para mí importante día festivo) y me contesta que los despachos y la documentación de los buques deben aprontarse en tiempo para cumplir las salidas prefijadas sin atender a ninguna otra circunstancia; lo que entiendo y apruebo.

Después, vuelvo al Consulado para entregar la carta de presentación al señor Vila, que me recibe complacido y a quien entero de la gestión que acababa de realizar. Desea el señor Vila reforzarla presentándome personalmente al señor Leo Dens, pero no lo encontramos y le agradece al gerente, señor Claeskens, su determinación en mi favor.

Al día siguiente me despido temprano del capitán y oficialidad del *Hyacinthus* y traslado mi equipaje al Gran Hotel Metropole, donde encuentro en el hall al ex presidente del Uruguay, Dr. José Batlle y Ordóñez —de paso para la Haya— a quien saludo como compatriota. En la agencia Leo Dens y Cía. inicio el trabajo que se me asigna compilando los manifiestos de carga que para puertos españoles está embarcando el vapor *Prince Albert.* Dos meses después, me llega carta de mi padre, con una presentación para Mr. Delon, agente general Chargeurs Réunis en Dunkerque, y pocos días después una esquela de Mr. Delon pidiéndome le visitara cuanto antes, pues tenía reservado para mí un puesto en sus oficinas, en el que podría hacer buena práctica.

Aprovechando las fiestas de Navidad resuelvo viajar a Génova —la tierra de mis padres y antepasados—. Me despido del señor Vila, de la familia Delaborde y compañeros de oficina, seguro de que ya no volvería a Amberes. El señor Claeskens me obsequia con diez napoleones oro por mi trabajo de casi dos meses.

Génova. — En una extensa y tal vez interesante carta que dirijo a poco de llegar a Génova a mis padres, les agradezco la oportunidad de conocer mejor a esa su vieja y querida tierra natal y la de nuestros antepasados. En párrafo especial digo a mi madre de la emocionante acogida que me dispensara toda su familia, y que ahora comprendo más hondamente la causa de sus nostalgias en el hogar lejano de América. Les refiero mis paseos por la ciudad y el momento inefable de haber descubierto y reconocido las ventanas del sexto piso de la casa de mis abuelos Dodero, frente al muelle viejo, desde donde mi abuela seguía los buques que se alejaban hasta perderse de vista, y escudriñaba el horizonte ansiosa, cuando suponía próximo

el retorno de mi padre... Les hablo de la belleza de los panoramas nuevos que a diario descubro desde las alturas circundantes; del puerto y su actividad; de las vetustas callejuelas angostas contiguas al viejo puerto, por las que apenas si pasa un coche en una dirección y en otra tan sólo peatones, bordeadas por edificios de seis y siete pisos; de las milenarias iglesias con fachada de piedra rústica, que encierran tesoros de arte en cuadros y esculturas; de otras más modernas, cubiertas de mármoles resplandecientes y cuadros auténticos de famosos artistas. Les recuerdo el órgano grandioso que se divisa detrás del altar mayor de la Consolazione, sobre la antigua vía Giulia, y al escuchar sus acordes maravillosos en la ejecución de un trozo de música sagrada, cómo me estremecí de emoción, in aginándome que quizá eran los mismos que acompañaron sus pasos en los esponsales de 1880; y que vertí muchas lágrimas pensando en ellos, en mi madre y en mi padre, que todo lo dieran por el porvenir de sus hijos.

Dunkerque. — Tras esta visita me dirijo a Dunkerque para presentarme a Mr. Delon, quien me recibe como si fuera un hijo suyo; me presenta a sus familiares y me colma de atenciones. Conozco el puerto y astilleros locales; pero aun con la importancia de su movimiento, el puerto y la ciudad no admiten comparación con los de Amberes. En las oficinas estoy más cerca de la dirección y participo de la "conference", reunión bisemanal de jefes que preside el capitán Delon, ante quien aquéllos exponen el curso de las operaciones, las novedades y problemas a resolver. El capitán Delon dicta luego las soluciones y retransmite a los jefes las disposiciones de la administración central de París. Se consideran cargas, fletes, arrumajes, reclamos, averías, reparaciones, aprovisionamientos, depósitos, movimiento portuario, reglamentaciones oficiales, competencia, etc.

Desde Dunkerque, en días de descanso, hago excursiones hasta Malo les Bains, en la proximidad de la frontera belga y llego hasta Hazebrook en días de feria de ganado y granja. Me doy la satisfacción de llegar hasta París, la ciudad luz tantas veces presentida y loada, que me deslumbra... y agota mis recursos.

Estando aún en Dunkerque, fui invitado un día a un lunch a bordo, con motivo de la iniciación del servicio de "La Ligne au tour du Monde", que en base a un subsidio oficial sobre las millas recorridas en itinerario prefijado, fuera acordado a la Cie. de Navigation des Chargeurs Réunis. El objetivo de estas líneas alrededor del mundo era el de reforzar la unión colonial francesa que hasta 1914 extendíase desde el Mediterráneo, bordeando el norte de África, por el África occidental y oriental (isla de Madagascar), archipiélago de Maurice et Reunion, Somalie Française; en Asia, establecimientos

en la India (Pondicherry, Chandernagor, Mahoe etc.) Cochinchine, Tonkin, Anam, bases internacionales en China; por el Pacífico, Nouvelle Caledonie, archipiélago de Tahiti, otras islas en Polinesia, y aun en Sudamérica la posesión de la Guayana, las pintorescas islas del Caribe, último resto del vasto imperio que poseyera otrora desde la desembocadura del Mississipi (Nouvelle Orleáns) hasta la de Saint Laurent (Canadá) y Terrenueve, donde perduran tantos exponentes de su acción y cultura.

Los buques construidos especialmente para este servicio mixto, de líneas e instalaciones sobrias y a la vez confortables, de dimensiones y tonelajes entre los mayores de su época, fueron designados con los nombres de las grandes islas: *Corse, Malte, Ceylan*, etc. Inician sus salidas mensualmente, pero con miras a establecer el servicio quincenal, alternando escalas y recorridos en forma de asegurar una comunicación entre las lejanas posesiones.

Fue aquélla una fiesta de compañerismo, indudablemente inspirada en el propósito de dar realce a la obra colonizadora de Francia, y a la vez recordatoria de la epopeya de sus grandes marinos.

Londres. – Un día después de esa memorable reunión, me despedía de monsieur Delon, amigos y compañeros de Dunkerque, para emprender viaje a Londres. Realizo el viaje en un pequeño carguero inglés, cargado de elementos pirotécnicos destinados a un grandioso despliegue de fuegos de artificio en la exposición "Franco British Exhibition" próxima a inaugurarse en Shepherd's Bush, en Londres —1908—, en ocasión de la visita que el presidente de Francia, monsieur Fallières, debía efectuar a la capital británica a invitación de S.M. Edward VII, para celebrar y reafirmar la "Entente Cordiale", pacto que por mutuo acuerdo recibió este nombre y no el de alianza defensiva entre estas dos naciones tradicionalmente enemigas o rivales. El capitán del carguero ha formulado esta invitación, sin cargo, para el común amigo Geo Lette y para mí, despreocupado completamente de nuestra documentación. No la teníamos en regla, efectivamente, pero pudimos desembarcar en tierra inglesa un tanto clandestinamente, por obra y gracia de la casualidad o de nuestra buena suerte. De haber sido advertidos yo lo hubiera pasado mal, pues Lette tenía pasaporte oficial holandés, y habríamos comprometido seriamente al capitán. A posteriori, me fue indispensable regularizar mi entrada al país, favorecido por la circunstancia de tener en mi pasaporte la constancia de mi viaje en el *Hyacinthus* y la coyuntura de que éste terminase viaje en Liverpool, donde logré hacerme anotar como pasajero llegado en ese buque.

Ya en Londres, hice mi presentación al señor Appleton, socio y gerente general de la Houston Line. A su vez me presenta a los

jefes que habrían de interiorizarme en asuntos de seguros y reclamos, y de permitirme asistir a la bolsa de fletes Baltic Exchange. Invitado luego por el señor Appleton, residente en Liverpool –puerto de matrícula de los buques de la empresa–, me traslado a ese puerto y tengo la satisfacción de encontrar allí a numerosas personas de rostros familiares: son capitanes y oficiales amigos. Siguiendo instrucciones de mi padre visito a los señores Accame y Bossalini, firma nueva por entonces –el primero de una conocida empresa armadora de Génova, y el segundo, vinculado a una antigua firma de corredores marítimos de Londres, Clarkson y Co.–. Es por mi iniciativa que esta firma realiza una compra de veleros británicos pertenecientes a Henry Fernie & Sons, de Liverpool, por cuenta de armadores y astilleros italianos.

En la City tengo frecuentes contactos con el señor Sleighton, de la Clarkson Co., muy activo en el "chartering" de fletamentos de cereales del Río de la Plata y que siempre me requiere informes y datos de nuestros puertos y ríos.

De la organización y orden de la capital inglesa –que me impresionara vivamente– tengo un recuerdo que vuelve a mi memoria cada vez que transito por las calles de Buenos Aires. Circulaba por el Mall en taxi –servicio recientemente establecido (1908) y que rápidamente desplaza los "horse-cabs"– cuando un "policeman" detiene el vehículo para observar al conductor que el auto despide humo de aceite por el escape y le anota el número en prevención de una posible reincidencia. Supe entonces que era preocupación muy seria de las autoridades el escape de gases de los automotores, por su reconocida nocividad, y que los reprimían con toda severidad, al igual que observaban toda deficiencia de higiene y aspecto en los coches de servicio público. Por lo demás, la ordenación del tránsito, vigilado por los imponentes "policemen", que reparten su atención para asegurar un ágil movimiento de los vehículos y un cómodo andar de los peatones, todo dentro de una disciplina y una corrección de modales realmente perfectos, es cosa que impresiona a cualquiera y en particular a nosotros, los sudamericanos, tan dados a hacer las cosas despreocupadamente.

Independientemente de mi continua y seria dedicación a las actividades de orden marítimo y afines, en las que hice excelente acopio de conocimientos, mi pasaje por Londres fue sumamente atractivo y aleccionador, no sólo por las expresiones tan elevadas de su cultura, de su progreso urbano y de su nivel social, sino también por lo que había de servirme el trato de su gente de negocios en el futuro de mis actividades.

Regreso a Rosario. – Hallándonos en vísperas de Navidad, viajo nuevamente a Génova y allí recibo carta de mi padre sugiriéndome

regresar con el vapor *Roma* de Cyp. Fabre, que accidentalmente efectuaría un viaje a Buenos Aires, completo de inmigrantes, a zarpar de Génova en los primeros días de enero. La víspera de Reyes —luego de compartir varios días felices con nuestros familiares, incluso en rápidas excursiones a otros lugares de Italia—, me embarco en Génova para una travesía vía Marsella, Cartagena y Dakar, en la que este buque conduce 1500 pasajeros de tercera. Ocupo un camarote en el recinto de oficiales y soy huésped en la mesa del capitán. Este marino efectúa su primer viaje a Buenos Aires —luego de haber hecho carrera en líneas al Canadá, EE. UU., Antillas y Centroamérica— y lógica mente se interesa en saber lo más posible sobre nuestro país, su estuario, etc., en lo que, por cierto, le resulto buen informante. Desde la salida me enteré que tenían inconvenientes en las calderas (tubos con pérdida de vapor) y tras una primera reparación en Cartagena, éstas se completaron en dos días de trabajo en Dakar, aparte de la demora normal de la escala por reaprovisionamiento de carbón.

Sin escalas desde Dakar —en singladuras de 360 y 370 millas— ansiaba poder divisar Montevideo, aunque fuese de pasada, pero el tiempo fusco y la hora impropia me lo impidieron, arribando directamente a Dársena Norte. Estaban allí mis padres, en conmovida espera, y fue grande mi emoción cuando los estreché en mis brazos, como si el tiempo de la ausencia hubiera fortalecido y agrandado la gratitud de mi corazón hacia ellos.

Tras de aquellas figuras queridas, estaba Buenos Aires, y más allá Rosario; nuestro hogar, mis hermanos, mis amigos, todo eso que junto a cada uno de los detalles de la naturaleza, del camino, de la ciudad entrañable —aunque fuese en todo más simple, más pobre, más desdibujado que esas grandes metrópolis cuya luz de deslumbramiento traía en mis ojos— constituía el alto patrimonio de mi corazón sensible, desbordando en la felicidad del regreso.

Allí, a la vera misma del portón de entrada de nuestra casa, pareció darme la bienvenida un viejo organillero que afirmado en sus muletas, acalló las notas de un viejo tango para recibir del muchacho que volvía, un recuerdo de monedas extranjeras y... liras italianas.

Capítulo IX

MUERTE DE DON NICOLÁS DODERO
LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Nuestro padre, Nicolás Dodero, testigo del mayor progreso alcanzado por el país y en particular por Rosario, donde estableciera su agencia en 1885 y se radicara personalmente en 1889, para actuar al frente de ella; vinculado y relacionado social y comercialmente; socio de la primera época de la Bolsa de Comercio y del Centro Marítimo de Rosario, así como del Club Social, del de Residentes Extranjeros y del Círculo Italiano; sin dejar de intervenir y hacer sentir su directiva en la gestión de la firma en Buenos Aires y Montevideo, después de casi 25 años de actuación —durante los cuales se ausentara tan sólo seis meses en 1888 y otros seis en 1895—, sintiéndose desfallecer, acepta el sugerimiento de médicos amigos y planea un viaje a Europa, acompañado por mi madre, hermana y hermanos menores. Se ausenta a Montevideo en diciembre y desde este puerto reserva pasajes para viajar a fines de enero de 1910, pensando estar de regreso para los días del centenario de Mayo, cuando sorpresivamente fallece en dicha ciudad a raíz de un síncope cardíaco. Era el 10 de enero de 1910. Encontrándome accidentalmente en Rosario con mi hermano Enrique, la noticia nos llegó en tiempo para alcanzar el rápido Rosario-Buenos Aires de las 6 p.m. Nos acompañaban en el tren, entre otros, los jefes de la agencia de Rosario y el joven Carlos G. Thompson *, nuestro amigo de infancia y compañero. Desesperábamos poder encontrar algún buque de ultramar que nos condujese a Montevideo para asistir al sepelio.

Llegados a la estación Retiro a las 11 p.m. nos encontramos con don Benjamín Maumus y nuestro apoderado señor José Poodts, quienes al presentarnos su pésame nos hicieron saber que había sido retardada la salida del *Cap Arcona* —repleto de pasajeros— prevista,

* Uno de los jefes en la agencia Delfino, de Rosario, y actual agente en el mismo puerto de la Flota Mercante del Estado.

con todo listo para zarpar, a las 9 p.m., expresamente para permitirnos proseguir viaje inmediatamente. A bordo del *Cap Arcona* encontramos al señor Antonio M. Delfino, quien tras sus expresiones de pesar, recordó la amistad y estima que profesara al capitán Dodero durante más de 30 años; recordó igualmente haber sido su consignatario y después corresponsal, sin que en ningún momento afectase esos sentimientos y esa consideración el hecho de ser luego un colega competidor. Por nuestra parte, reconocimos ese homenaje a nuestro padre, sumado al gesto de retardar la salida del buque en nuestra espera, confundiéndonos con el señor Delfino en un emocionado abrazo.

Llegados a Montevideo, nos esperaban en el puerto el personal de nuestra agencia y un numeroso grupo de amigos, entre otros los viejos amigos y compañeros del capitán Dodero, los hermanos Lussich.

Gracias a las deferencias de tantos amigos pudimos reunirnos con nuestros familiares y acompañar los restos de nuestro progenitor al cementerio Central, donde fueron depositados en el panteón de la familia Lussich Nin, que gentilmente pusieran a nuestra disposición.

Cambios Sobrevinientes

Don Benjamín Maumus, de edad avanzada, reconociendo que su hijo Eugenio no tiene mayores inclinaciones por los negocios marítimos y a raíz del fallecimiento de su viejo socio y amigo, solicita la colaboración en Buenos Aires de mi hermano Alberto. Poco tiempo después propone vendernos su participación en las agencias, realizado lo cual se retira definitivamente y emprende viaje a Europa. Es así que a partir de enero de 1912 las agencias giran con la nueva razón social Dodero Hermanos, continuando como apoderado y colaborador don José Poodts, joven belga llegado a Buenos Aires años atrás, con una preparación superior, a quien el señor Maumus había confiado poderes especiales para actuar como gerente local. Sin embargo, antes de un año, Poodts, asociado a la firma Servando Gómez y Cía., se establece como agente marítimo en Bahía Blanca, donde ejerce, entre otras, nuestra representación *. Entra entonces a colaborar con Alberto en Buenos Aires nuestro hermano José.

Por otra parte, mi hermano Enrique, con motivo de la resolución de nuestros tíos de liquidar su firma en Montevideo, pasa a ocupar la gerencia de la agencia en Rosario.

Llego a Montevideo con amplios poderes para representar a la firma Maumus y Dodero, otorgados por don Benjamín Maumus,

* Años después de la guerra —durante la cual sirvió a la causa de su país— el Sr. Poodts regresó a Buenos Aires como agente general del Lloyd Real Belga, reanudando su cordial vinculación con nuestra firma.

pero que deben ser ratificados por mi madre, porque me faltan unos meses para alcanzar la mayoría de edad en el Uruguay. Ingreso en la Bolsa de Comercio de Montevideo y soy presentado por mi hermano Alberto a las autoridades portuarias y aduaneras, así como a las principales firmas de la plaza, entre ellas, los saladeristas Tabares, Rafael y Rosauro, Anaya e Irigoyen, Martín Etchebarne, Pedro Denis, Nicolich, Pedro Ferrés y Cía., Carrau y Cía.; los barraqueros y exportadores Puig y Cía., Masurels Fils, Van Peborgh, Mautone, Byrne y Lawson, Brauss Mahn, Lageman y Cía., Carlos Forteza (Christian Altgelt y Cía.) ; los cerealistas Bunge y Born, Louis Dreyfus y Cía. y firmas del comercio importador.

Las Obras del Puerto y Operaciones en Montevideo

Contratadas las obras del puerto de Montevideo el 18 de enero de 1901, pocos meses después, el 18 de julio del mismo año —coincidiendo con el aniversario patrio— procedíase a la colocación de la piedra fundamental en la extremidad de la calle Sarandí, donde arranca la escollera Este. Fue un acto rodeado de la solemnidad correspondiente a su trascendencia, en el que hizo acto de presencia el entonces jefe de Estado uruguayo, Dr. Juan L. Cuestas, acompañado por sus ministros, comitiva oficial y distinguidas personalidades.

Las obras del puerto ofrecen desde 1909 muros para la descarga de maderas, operación ésta que inaugura el velero *Giuseppe D'Abundo,* procedente de Pensacola, y, por ello, es el primer buque de ultramar que descarga directamente a tierra. Los vapores de la travesía del Plata tienen asignado muro y facilidades para sus operaciones de pasajeros y cargas, que inauguran el 25 de agosto de 1909.

Las obras en las escolleras y trabajos de dragado prosiguen activamente, pero los buques de ultramar operan aún en 1910 en sus fondeaderos en la rada, siendo contados los que entran a operar al reparo de las escolleras. La carga y descarga se efectúan por medio de lanchas, siendo proverbiales la voluntad y la pericia del personal de las embarcaciones pertenecientes a las empresas actuantes en el puerto de Montevideo. Las operaciones sólo son suspendidas en casos de lluvias que puedan perjudicar las mercaderías o excepcionalmente cuando por pamperos o fuertes temporales las autoridades suspenden la entrada y salida de buques del puerto. No es por cierto el oleaje causa de paralización de las actividades de trasbordo, pues los buques mayores acostumbran maniobrar adecuadamente para dar reparo o mantener suficientemente alejadas a las lanchas amarradas a su costado, en forma de que no choquen los cascos. En cuanto al personal que debe ser trasbordado de remolcadores o lanchas a los buques, o viceversa, se le ubica en toneles o grandes cestas que son

levantados y arriados por medio de los guinches de a bordo, exactamente como si fueran lingadas de carga y siempre con plena seguridad. Dentro de procedimientos operativos de este tipo, casi elementales, llama la atención y es de amplia notoriedad la fama de Montevideo por la rapidez de las operaciones libres de avería.

Son numerosas las empresas de lanchajes, pero reconocidamente tres las principales, a saber: las de los señores Antonio D. y Manuel Lussich, León Semadén y Escofet y Pascual, que cuentan con poderosos remolcadores y, particularmente, la firma Lussich con buzos y personal experimentado, bombas de achique y elementos de salvamento de bienes y personas, que en más de una oportunidad merecieran elogios y distinciones de las autoridades locales y de la Salvage Association de Londres, así como de otras importantes instituciones de aseguradores. Muchos hechos notables en este aspecto se encuentran referidos en la interesante y ya citada publicación de don Antonio D. Lussich (gran amigo de mi padre allá por 1886) titulada "Naufragios Célebres".

Cuando se da término a las obras del puerto, creado ya el Consejo de Administración del puerto de Montevideo, en vista de que los buques de ultramar se resisten a operar por los muelles, prefiriendo continuar con las descargas a lanchas —ya al reparo de las escolleras— aquel organismo decreta la obligatoriedad de las descargas a muelle, sin excepción. La medida se complementa con otra por la cual, atendiendo a la justa demanda de las empresas que hasta la habilitación de las obras portuarias habían sabido mantener el prestigio justamente adquirido por Montevideo a través de tantos años, se resuelve por ley la nacionalización de los servicios de remolque, lanchajes y salvamentos. A los fines pertinentes, el Consejo de Administración invita a las referidas empresas a intervenir y establecer de común acuerdo las tasaciones que habían de servir de base para el pago de los bienes transferidos, aun en el evento de ser materia de expropiación. La disposición, que en primer término alcanza a las grandes empresas, pone fin a la vinculación que las agencias marítimas mantuvieran con aquéllas desde sus mismos orígenes y que habrían de añorar siempre, no obstante reconocer el adelanto y los beneficios derivados de las modernas instalaciones portuarias habilitadas.

Actividades y Nuevos Negocios. — Las actividades y las representaciones de nuestra firma Dodero Hermanos en Montevideo, con la consiguiente y progresiva evolución de los negocios, obligan a considerar la disociación de su agencia con la de los señores Williams y Cía., hasta ese momento actuando en un común ambiente de oficinas. Es así que dejamos el viejo local de Misiones 58 y nos trasladamos a otro, en las proximidades, sobre la misma calle Mi-

siones, entre Cerrito y 25 de Mayo. La mayoría del personal opta por seguir a nuestro servicio, pero se conviene continuar en amistosa colaboración con el señor Adamson (sucesor del señor Coles en la gerencia de dicha firma) mientras éste se organiza y forma su personal. Esa relación amistosa fue leal y duradera a través del tiempo. He de recordar, entre quienes me acompañaron, a Juan A. Langle, joven aún en años pero veterano ya en las tareas de tramitación aduanera y portuaria, que no tenían secretos para él; a Alfredo Vals, oficinista y corresponsal; a Guillermo Haambrook, eficiente "water-clerk" y a Joaquín Abril, quien ingresado poco después, acreditó merecimientos para escalar posiciones y llegar a alternar con Langle cuando éste fue nombrado gerente de la agencia y yo me ausenté de Montevideo, a fines de 1915, para otro destino en Europa.

Debo recordar que el alejamiento de mis tíos de Montevideo no fue definitivo, pues periódicamente debían regresar por dos o tres meses para asistir a las asambleas de la S. A. Uruguaya de Carbón y Sal (de la que continúan siendo accionistas principales) presidida entonces por don Antonio F. Braga (Cory Bros.) de singular personalidad. Con todo, el alejamiento de mis tíos indújome a aceptar un ofrecimiento de los amigos de Alberto, los señores Miguel y Juan De Bernardis, para compartir la ocupación de un chalet nuevo, situado en 21 de Septiembre y Ellauri, adquirido en condominio. En esa convivencia quedó cimentada una amistad estrecha y afectuosa con los hermanos De Bernardis, amistad que perdura a través del tiempo y la distancia y que nunca pudo ser empañada por la suerte de los negocios que asumimos en sociedad.

La firma De Bernardis obtuvo por licitación la obra del Palacio Legislativo de Montevideo, que continúa siendo la expresión arquitectónica cumbre de la ciudad, y a su capacidad técnica se debe su erección. Somos testigos de las dificultades y problemas que profesionalmente debió resolver el ingeniero Juan De Bernardis al calcular las fundaciones de tan magnífica obra *. Precisamente fue en esos momentos que nos relacionamos con la firma alemana Dickeroff

* El proyecto y boceto del Palacio se deben al genio del arquitecto italiano Gaetano Moretti, quien tuviera a su cargo la reerección del célebre "Campanile" de Venecia.

Con motivo de la celebración de nuestro primer Centenario de 1910 es también un boceto del mismo arquitecto que gana el concurso para un nuevo monumento. Nuestra Municipalidad le encomienda la dirección de la obra. Realizados costosísimos cimientos sobre los que es desplazada a bajo nivel nuestra vieja y simbólica pirámide —que debió quedar encerrada en el interior del nuevo monumento—, sobrevinieron, lamentablemente, muchas dilaciones y las obras al fin se suspendieron por carecerse de fondos.

Transcurridos los años, acabamos de celebrar nuestro sesquicentenario con fastuosas demostraciones, pero con olvido total de nuestro inconcluso monumento máximo.

y Widmann, contratista del dique seco que comenzaba a construirse para la marina de guerra argentina en el puerto Ingeniero White. De ese contacto nació nuestra primera asociación con los hermanos De Bernardis, y fue la razón social De Bernardis y Dodero, constituida legalmente en Buenos Aires, para proveer de canto rodado de la bahía de San Blas a la referida empresa constructora. Nuestra primera providencia fue la adquisición de dos veleros de ultramar, surtos en Montevideo, el *Río* de 2100 toneladas y el *Rosario* de 2400 los cuales fueron inscriptos en matrícula argentina e inmediatamente desarbolados en forma parcial, agrandándose sus escotillas, para adaptarlos al transporte de canto rodado, a remolque. Para este efecto y con la previa aprobación de las autoridades argentinas, se contrató al remolcador de mar de bandera holandesa *Atlas,* de la conocida firma Aeckermann y Van Haaren. Se cumple así el transporte pactado en un período aproximado de dos años, al cabo de los cuales se sitúa en Ingeniero White para el dique seco militar un volumen que oscila entre las 250.000 y 300.000 toneladas.

Finiquitado el compromiso, quedan en disponibilidad ambas unidades y mientras se piensa en su posible nuevo destino, sobreviene la primera guerra mundial. A fines de 1914 se procede con la máxima actividad a su reparación, restituyéndoles su estructura y arboladura originales, y con nuevos certificados de navegabilidad, revalidados por el Bureau Veritas, quedan alistados para viajar a Europa con los nuevos nombres de *Garibaldi* y *Rosario,* y la sociedad De Bernardis y Dodero continúa hasta la realización de los mismos.

En Plena Guerra. – Sobreviene la guerra de 1914. Adquieren los hermanos Dodero, a fines de ese año, de don Nicolás Mihanovich, el vapor *Centenario* de 6500 toneladas (ex *Wintringham*) y la pequeña flota de la Compañía de Navegación Riograndense, de Porto Alegre, comprendiendo el *Campeiro* de 4100 toneladas, el *Posteiro* de 3800 y el *Tropeiro* de 1800, todos 100 A/1. Lloyd's, de reciente construcción. El señor Ford, de la casa Brauss Mahn y Co., nos asiste financieramente, con participación en los beneficios sobre los mismos. Viaja a Europa Alberto Dodero, a principios de 1915. Lleva consigo las especificaciones de materiales y repuestos necesarios para reparar el ex *Llansanoor* de 7100 toneladas, vapor moderno entonces, rescatado del Banco Inglés con serias averías y adquirido para su desguace en Montevideo por la firma Calcagno Hnos., que ya había comenzado por desarmar y vender parte de la máquina. A pedido de los hermanos Dodero acceden a suspender el desguace, entregando la información necesaria para su eventual reparación. Lleva, además, Alberto las especificaciones de las reparaciones y materiales necesarios para reclasificar el ya viejo *Nethergate,* salvado con averías por la firma

Lussich Hnos. del Banco Inglés y una completa especificación de otros buques susceptibles de ingresar a los países aliados.

No bien llegado a París, los agentes de la British Continental Plate Line, representada por los hermanos Dodero en el Río de la Plata y cuyos servicios han quedado interrumpidos por la ocupación de Amberes por los alemanes y requisados sus buques por el gobierno británico, le ponen en contacto con los banqueros De Neuflize & Cie., interesándose en todos los problemas que la escasez de bodegas y de personal marítimo crean a Francia, a causa de la navegación en convoyes y de la movilización general. En esos momentos Francia debía realizar ya un gran esfuerzo para contener al invasor, que le había asestado un grave golpe con la ocupación de la cuenca hullera del norte francés. Ante el Barón de Neuflize, Alberto Dodero expone su propósito de establecer accidentalmente su propia representación en París, contando con la cooperación del personal de las agencias de Amberes refugiado en Le Havre y algunos de los ancianos de la agencia en París de su representada, todos en disponibilidad. Expone además su propósito de viajar a Nueva York, al objeto de aportar a Francia todo el tonelaje que pueda adquirir en Norte y Sudamérica, incluso una parte del tonelaje en construcción. De paso por Londres comisiona a los viejos amigos y agentes, señores Harris & Dixon Ltd., que gestionen del "Ministry of Shipping" el permiso necesario para enviar a Montevideo, en el más breve plazo, los cilindros, chapas y otros materiales para las reparaciones del *Llansanoor*. Mientras viaja Alberto a Nueva York, sobre bases establecidas por cable realizamos en Montevideo la compra a la firma Calcagno Hnos., del *Llansanoor* a reclasificar 100 A/1 Lloyd's, dentro de los cuatro meses de recibidos los repuestos en Montevideo, en la suma de 600.000 pesos uruguayos. Interviene en la operación como técnico el ingeniero Santiago Calcagno, a la sazón director de la Usina Eléctrica de Montevideo.

Capítulo X

THE ORIENTAL NAVIGATION CORP. (NEW YORK)

Llegado Alberto Dodero a Nueva York, en contacto con los viejos amigos capitán Sampson y Louis Nicol, de la Houston Line en Nueva York – momentáneamente desocupados por la suspensión de los servicios comerciales entre Norte y Sudamérica– y con la colaboración de Philip De Ronde (joven estadounidense con quien trabáramos estrecha amistad en Buenos Aires –1910/11– en circunstancias de realizar importantes ventas de duelas de roble, importadas de Norteamérica, para las bodegas de Mendoza) resuelve Alberto la constitución de una compañía naviera estadounidense, con miras a la contratación de fletes por transportes neutrales y a la compra y venta de buques. Secundado De Ronde por su padre, banquero en Englewood, en muy breve tiempo deja constituída una sociedad anónima: Oriental Navigation Corp. nombre que propicia el mismo De Ronde pensando ser grato a sus amigos Dodero (orientales del Uruguay), quienes suscriben el 50 % del capital.

Inicia la nueva sociedad sus operaciones con la adquisición del vapor *Tropeiro* que con el nombre de *Edith Cavell* (honrando la memoria de la enfermera británica fusilada en Bélgica) y con bandera uruguaya, cumple el primer transporte con la nueva insignia de la Oriental Navigation of New York. Viaja completo bajo y sobre cubierta de vituallas y materiales; llega a Le Havre a mediados de marzo, con más de una semana de atraso por averías de timón, experimentadas en una travesía en que el mal tiempo (muy adverso en algunos inviernos del Atlántico Norte) puso a prueba las condiciones marineras de la embarcación y más que todo la pericia del capitán L. Yates y sus tripulantes.

ORIENTAL NAVIGATION S. A. (PARÍS)

El *Edith Cavell* llega a Francia consignado a la nueva agencia que Alberto Dodero encuentra constituída a su regreso a París. Es la Oriental Navigation S.A. gracias al apoyo moral de los banqueros De Neuflize y al asesoramiento de "maitre" Pineda de Mont, abogado franco-guatemalteco. Participa en la misma y le asiste el armador belga G. Noots, designado administrador-delegado interino, pendiente de la llegada del autor de estas páginas, para quien Alberto reserva el cargo.

El *Edith Cavell* tan pronto descargado es vendido a la firma Soupart et Mottart, de París, siendo transferido a bandera francesa para prestar servicios en el Mediterráneo.

Los hermanos Dodero, en Buenos Aires, toman en "time charter" por cuenta de la Oriental Navigation de Nueva York, con opción de compra, los vapores argentinos *Avellaneda* y *Rawson*, que con bandera y tripulaciones argentinas viajan a Boston y Nueva York con cargamentos de frutos del país; lanas, cueros, etc. Inmediatamente después de descargados se destinan al servicio de la Oriental Nav. entre Nueva York y Burdeos-Le Havre. Realizan dos y tres viajes con pabellón argentino.

Cuando el gobierno prohibe a los buques mercantes argentinos traficar con países en guerra, son transferidos a bandera uruguaya, y realizan dos viajes más con la misma oficialidad y tripulaciones con que salieron de Buenos Aires. El gobierno uruguayo, a su vez, a fines de 1916, con motivo de la notificación alemana declarando el bloqueo de todos los puertos enemigos sobre el Atlántico europeo —en alarde del poderío de su nueva flota submarina—, resuelve no autorizar el despacho de buques de su matrícula a la zona del bloqueo. El *Avellaneda* y el *Rawson*, adquiridos por la Oriental Navigation de New York, son transferidos, el primero a la matrícula estadounidense con el nombre de *Orleáns*, y el segundo es vendido a la compañía francesa Generale Transatlantique, que lo inscribe en matrícula francesa con el nombre de *Oregón*.

En febrero de 1916 la Sté. An. Oriental Navigation de París, vende por cuenta de Dodero Hnos. de Buenos Aires-Montevideo, el vapor *Plata* ex *Paranaguá*, argentino, de 3.000 toneladas (antiguo vapor de Chargeurs Réunis) y el *La Marseillese*, uruguayo, ex *Llansanoor*, británico, a ser entregado en puerto francés, ambos al príncipe ruso Dimitri de Shakowsky. El precio de venta de *La Marseillese*, entregado en Burdeos descargado, 100 A-1 Lloyd's, es de 600.000 libras esterlinas. La vinculación con este armador ruso facilita el traslado de las improvisadas y precarias oficinas instaladas en el hotel Wagram,

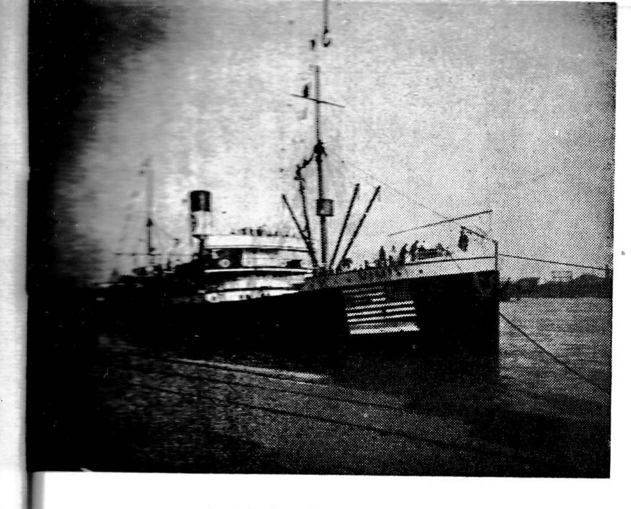
de la rue Rivoli, al 4º piso de la rue Scribe 11 bis, magnífico edificio perteneciente a la Banque Russe pour le Comerce et L'Industrie, frente al teatro de L'Opera, donde queda instalada la Oriental Navigation de París.

La escasez de bodegas en general, tanto de Norte como de Sudamérica para puertos europeos y en particular de EE. UU. a Francia, es cada vez más angustiosa. A mediados de 1916, la Oriental Nav. de París, con intervención de su representada en Nueva York, compra cuatro vapores de 4400 toneladas y son el *Edison Light, Penobscot, H. E. Harper* y *F. J. Lisman*, que revende al precio de compra a la nueva Sté. Nationale d'Affretements, constituída para administrar los vapores que pudiese adquirir para el transporte de carbón para los ferrocarriles Chemin de Fer PLM y Chemin de Fer d'Orleans, a ser entregados en puertos franceses del Atlántico, asegurados contra todo riesgo, incluso el de guerra, reservándose la Oriental Navigation el beneficio del flete de cuando menos un viaje de EE. UU. a Francia. Dos de dichas unidades son torpedeadas al llegar, en su primer viaje; las otras dos son transferidas a la Sté. Nat. d'Affretements e inscriptas en matrícula francesa.

La regularidad con que cumplen sus compromisos Alberto Dodero y la Oriental Navigation, trasciende en forma que el propio Ministro de Transportes "et de la Marine Marchande", monsieur Magnier, "excourtier maritime assermenté a Calais (Nord)", le comisiona la adquisición de otras series de unidades para los ferrocarriles del Estado (Chemin de fer de l'Etat), Chemin de Fer Algerien, para el Protectorat du Maroc y para el propio Ministere de la Marine, operaciones que se realizan en las mismas condiciones, ocupándose la Oriental Navigation de la recepción y armamento de los buques en América y su entrega en puerto francés, a plan barrido, reconociendo el beneficio de cuando menos el flete de una travesía, en favor de la Oriental Nav. de París y su asociada de Nueva York.

Llega quien esto escribe de Montevideo, vía Nueva York, a Burdeos, con el vapor francés *La Gascogne* en lo más álgido de la campaña submarina y es recibido por el señor Thieren (ex jefe en Amberes de la Anglo Belgian Plate Line, emigrado con la invasión a Francia), agente en Burdeos de la Oriental Navigation.

Las actividades que desenvuelven los hermanos Dodero en Europa, principalmente en Francia, directamente y a través de la Oriental Navigation de Nueva York y París, sobrepasan las previsiones más optimistas. No son tan sólo las compras de vapores en construcción por series que realizan en EE. UU. y de Lake steamers en Canadá, o el tonelaje de cargas que transportan desde Nueva York a puertos de Francia. El movimiento continuo de tripulantes, la mayoría neu-





El *Orleans,* ex argentino *Avellaneda,* quiebra el bloqueo submarino. En primer término, el buque entrando en Burdeos; a la derecha, recepción popular en el puerto. Abajo: facsímil del "Petite Gironde", cuya crónica dice en parte: "...es un magnífico carguero... efectuaba con anterioridad a la guerra viajes entre puertos sudamericanos. Pertenece actualmente a la Oriental Line cuyo agente general en Burdeos es Mr. Thieren y su consignatario el señor Colombier, corredor marítimo de nuestra plaza. El *Orleans* dejó Burdeos hace seis semanas con el nombre de *Avellaneda*". (Matrícula argentina; cap. L. Siccardi). Agrega "Petite Gironde": "El lunes el señor Dodero, director de la Cía. a la cual pertenece... estuvo en la municipalidad a saludar al intendente... congratularse por la feliz travesía y agradecer... la bella recepción tributada al buque y a sus tripulantes".

Abajo: a la izquierda *La Argentina*; a la derecha *La Epoca*. Ambos, veleros negociados con los países aliados.



Petite Gironde

JOURNAL RÉPUBLICAIN RÉGIONAL

EDITION DU MATIN

5 centimes

MARDI 27 FEVRIER 1917

BORDEAUX, 8, rue de Cheverus.

PARIS, 8, boulevard des Capucines.

LES MANUSCRITS NON INSÉRÉS NE SONT PAS RENDUS

LE DÉFI DES ÉTATS-UNIS A LA MENACE ALLEMANDE

L'« Orléans » a forcé le prétendu Blocus

IL EST ENTRÉ LUNDI EN GIRONDE

L'Accueil de Bordeaux sera enthousiaste!

L'ARRIVÉE

L'ÉTAT-MAJOR ET L'ÉQUIPAGE

A BORD

Le Torpillage des Navires hollandais

UN FAIT HISTORIQUE

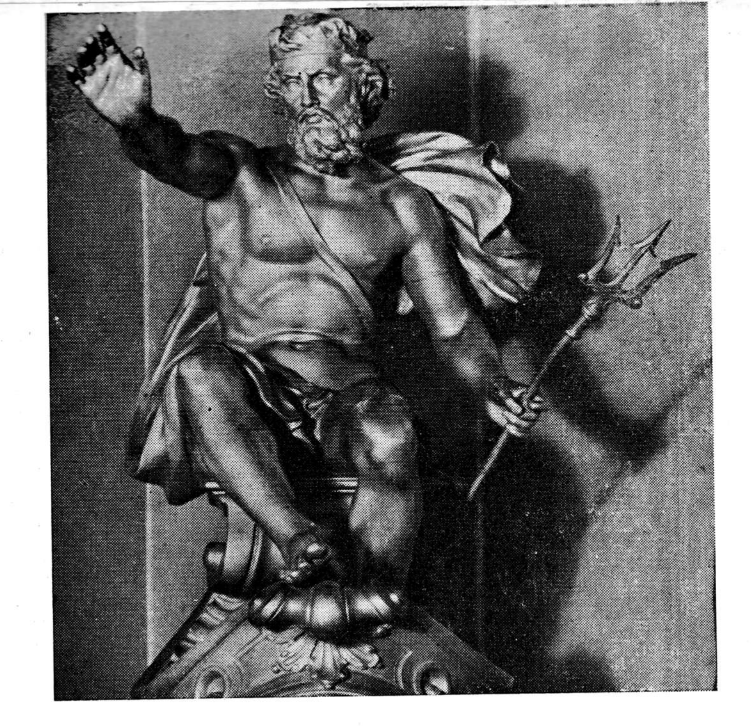
L'« Orléans » à Bordeaux

Le Cargo américain amarré au quai de Bourgogn

La Manifestation populaire - A l'Hôtel de Vill

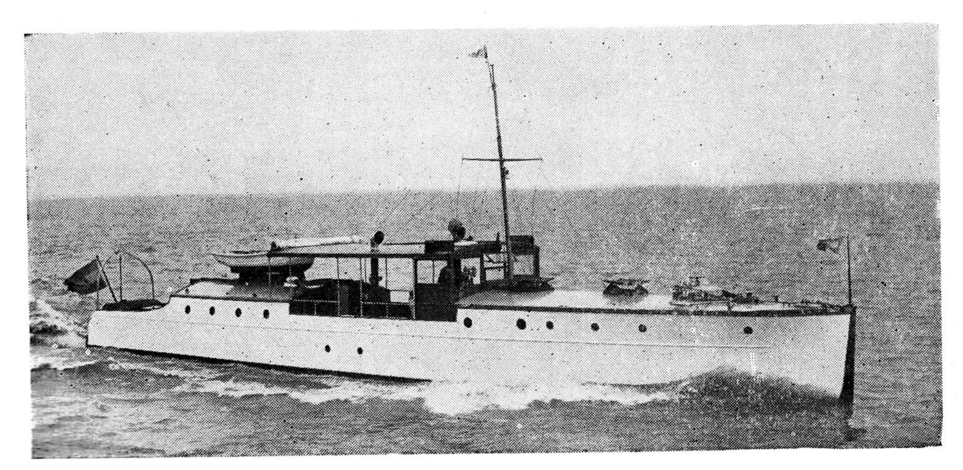
A la Chambre de commerce - Le Gala de l'Apoll



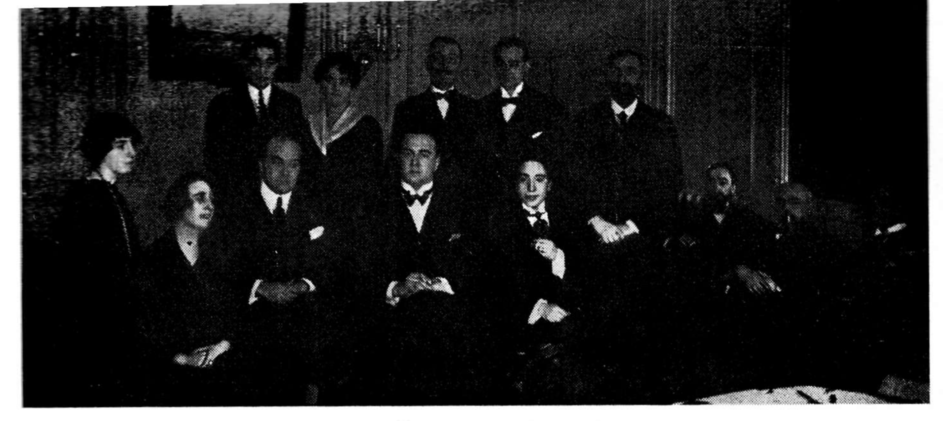



SPLENDOR REI NAVALIS
LA LIGUE
MARITIME ET COLONIALE
FRANÇAISE
À LA Cia ARGENTINA de NAVEGACION Ltda
BUENOS-AIRES

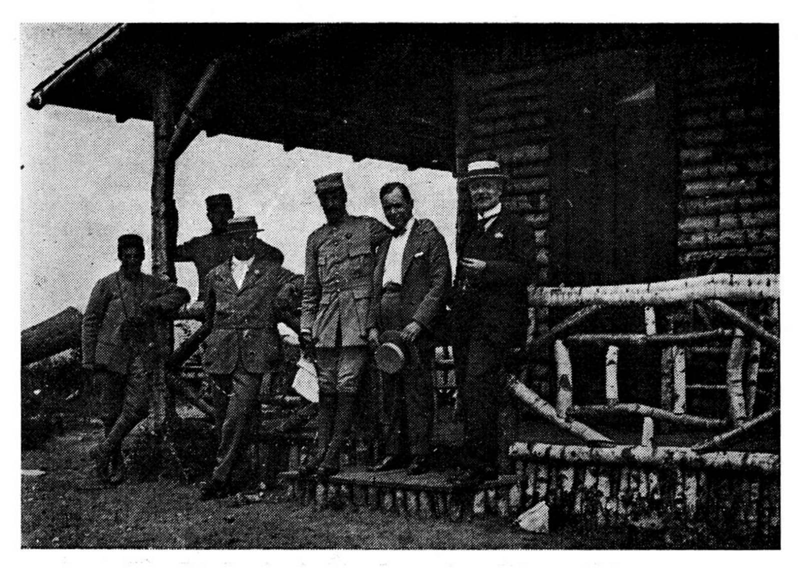

LIGUE MARITIME ET COLONIALE FRANÇAISE
Mr LUIS DODERO



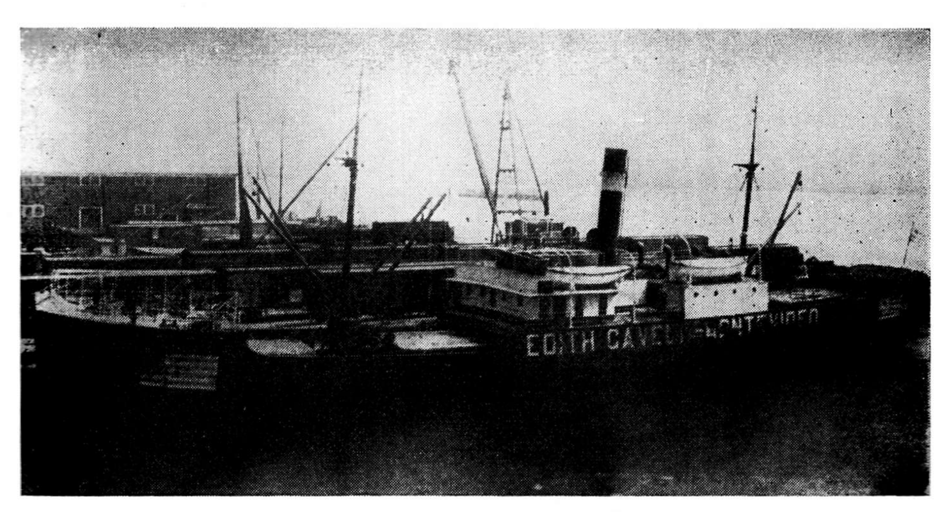
Y.C.A. *Thistlé*



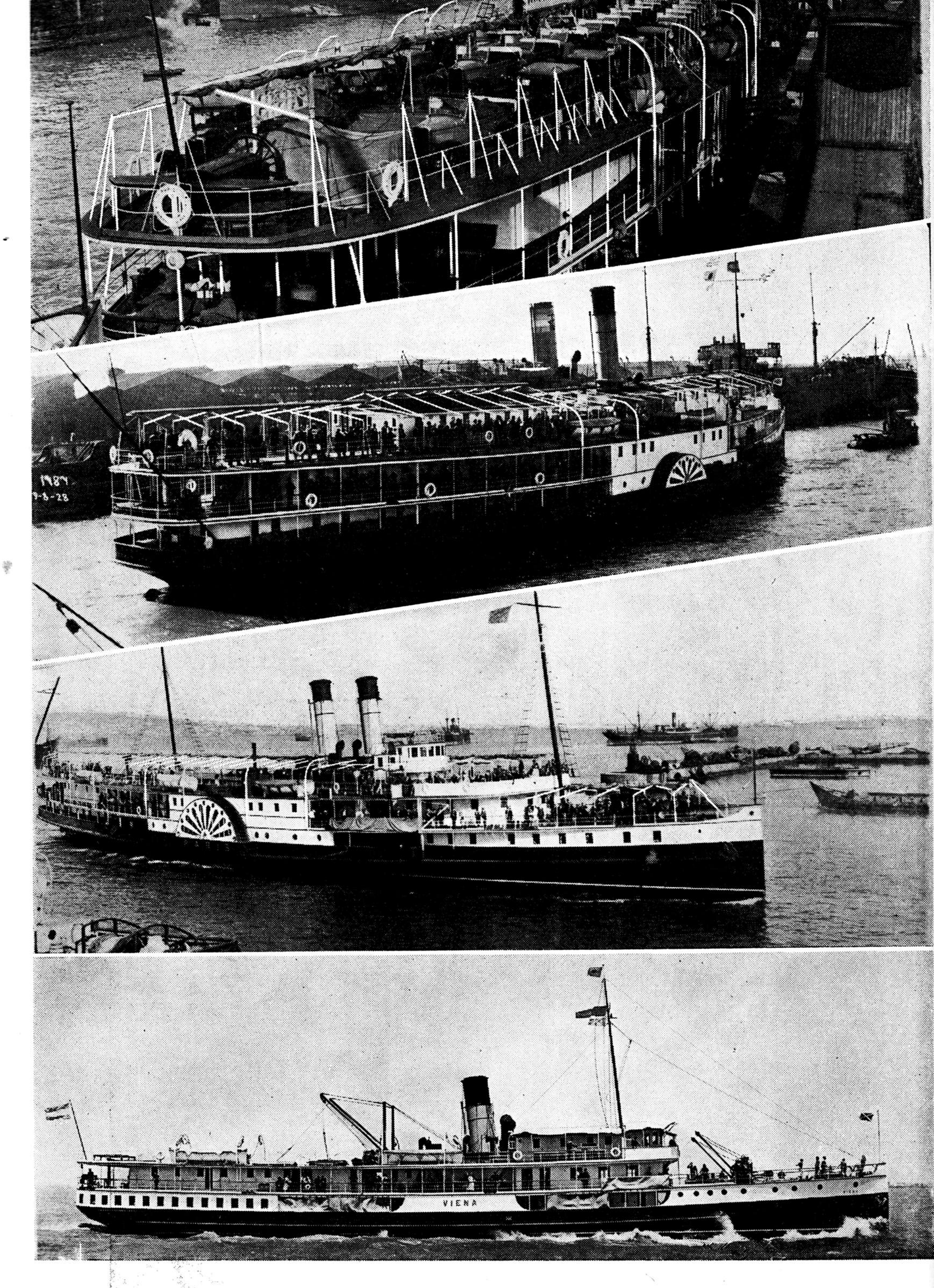
Despedida del personal de Oriental Navigation Paris a Luis Dodero (Dic. 1918).



Alberto y Luis Dodero en el chalet de troncos que fue residencia del príncipe Eitel, próximo al frente de operaciones francés.



Vapor *Edith Cavell,* con que la Oriental Navigation inicia servicios de carga a países en guerra.



Arriba: vapor *París,* con toldilla completa de autos nuevos para Santa Fe. En segundo término, el *Bruselas,* llegando a puerto procedente de Asunción y escalas. En tercero: nuevamente el *París* entrando al puerto de Montevideo. Abajo: el *Viena,* en servicio directo a Fray Bentos y Gualeguaychú.

trales y de todas las nacionalidades, atraídos por las primas y sobresueldos que perciben con motivo de los riesgos de guerra –no bien desembarcados los que llegan y aun los que son rescatados en el mar de buques torpedeados– es atendido celosamente por la Oriental, que se encarga de reembarcarlos como pasajeros para el puerto de su procedencia, donde inmediatamente se enrolan para nuevas travesías.

Es interesante advertir que si no en tonelaje es en el número de unidades de todo tipo –de mar y de ríos– adquiridos en Sudamérica y en particular en Buenos Aires para ser fletadas y revendidas en Europa, que sobrepasan largamente las unidades realizadas desde EE. UU. y Canadá. A los ya mencionados *Centenario, Llansanoor, Avellaneda, Rawson,* etc., deben agregarse el *Moinho Fluminense* de 5000 toneladas; el *Don Hugo* de 6500; los vapores chilenos *Valdivia, Harpón, Iquique, Americano* de entre 2500 y 3000 toneladas, el paraguayo *Don Manuel,* que con el nombre de *Marne* y cargamento de alcohol en tambores, 1200 tons. en 11' de calado, es vendido a su llegada a Burdeos a Mory & Cie.; los mejicanos *Aztec, Sinaloa, Donovan, Puebla*; los cubanos *Ignacio Agramonte y Mobila,* y los numerosos vapores de cabotaje y de ríos de la Compañía Mihanovich, de la Marina Mercante Argentina S.A., inclusive los convoyes de lanchas y remolcadores que encuentran aceptación para transportes en el Mediterráneo, por la mayor seguridad que ofrece su poco calado y el menor riesgo de pérdida total en los ataques submarinos.

La lista comprende sucesivamente al velero *Nicolás Calcagno* (ex *María Teresa* italiano) de 2100 toneladas, cuyo desguace interrumpen los hermanos Calcagno para reacondicionarlo completando su arboladura y velamen; reclasificado en Bureau Veritas, es fletado y vendido al llegar a su destino, Copenhague, inscribiéndose con nuevo nombre en matrícula danesa; la fragata argentina *La Argentina* * de 3000 toneladas, que la firma Remonda y Monserrat, de Rosario de Santa Fe, mantuviera activamente empleada durante varios años antes de 1914 en transportes de madera del "gulf" (golfo de México) con bandera argentina; la hermosa barca de cuatro palos y de 4100 toneladas *La Epoca* (ex británica *La Corunna*) que abandonada por los seguros a los propios salvadores, por considerar que las averías que sufriera en el Banco Inglés no justificaban su reparación, es

* Sus armadores evocaron sin duda la hermosa fragata homónima de 474 toneladas, con la que el comandante Bouchard –armado en corsario por el rosarino Dr. Vicente Anastasio Echeverría–, efectuó un largo viaje de circunnavegación por Cabo de Buena Esperanza y Filipinas, retornando a Valparaíso (Chile) con sus presas, para ser arrestado por Lord Cochrane, y sus buques y cargamentos detenidos por la escuadra chilena. Gracias a la intervención del gobierno de Buenos Aires los buques son entregados y Bouchard continúa como oficial de marina al servicio de la independencia del Perú.

dedicada por espacio de cuatro años a servicios de depósito en el puerto de Montevideo y reparada luego por la firma Ballesty y González, con participación del entonces ministro de marina Álvarez de Toledo, quien propicia el nombre de *La Época*— para ser finalmente vendida a Dodero Hnos. y fletada a Europa con bandera uruguaya.

Las barcas *Garibaldi* de 2100 toneladas (ex *Río*, italiana) y *Rosario,* de 2800 toneladas, que los señores De Bernardis y Dodero adquirieron en 1911 para destinarlas al transporte de canto rodado de San Blas a Puerto Militar (para el nuevo dique de carena), a remolque, siendo para dicho propósito parcialmente desarboladas, ampliándose las escotillas, cumplido dicho contrato, al producirse la guerra son nuevamente arboladas, reclasificadas y con nuevo velamen, fletadas por Dodero Hnos. (participantes de la firma De Bernardis y Dodero). La *Garibaldi,* cargada con tambores de alcohol y cascos de vino, llega a Francia y es transferida a sus nuevos armadores los señores Gillet Fils, de Marsella, quienes la inscriben en matrícula francesa con el nombre de *Maguy*. La barca *La Argentina* es entregada en Casablanca, Marruecos, al señor Ernest Plisson e inscripta allí con el nombre de *Marrakech*. Desgraciadamente la *Rosario,* en viaje de Nueva York a Burdeos y la hermosa barca *La Época,* a la vista de las costas de Francia son torpedeadas. Son los últimos veleros cuya pérdida indemnizan los aseguradores de riesgos de guerra, pues a partir de ese momento dejan definitivamente de aceptar riesgos de guerra con veleros durante la misma.

El vapor británico *Southern* de 10.000 toneladas, recién botado, en su primer viaje al Mediterráneo, es torpedeado frente a Marsella. Seriamente averiado es remolcado a puerto. El Ministry of Shipping gestiona activamente la obtención de dique seco y facilidades para su reparación. A la vez, el Ministère de Transport et de la Marine Marchande, alega más urgentes necesidades de su marina, por lo que tan sólo podría darle entrada a dique de carena, de acordar el gobierno británico la transferencia a matrícula francesa. Este último insiste en la imposibilidad de hacerlo por cuanto desde la guerra ha rehusado la venta de buques a otros aliados. Interviene la Oriental Navigation y Alberto, encontrándose en Londres, obtiene del Ministry of Shipping la transferencia del buque y del material para su reparación, mediante la convención del empleo del buque por Francia en determinados transportes de interés para ambas potencias y del pago por Francia de esa unidad en estado de avería, al precio de 600.000 libras esterlinas, que es cobrado por la Oriental Navigation, efectuando ésta su pago en Londres a los armadores del *Southern.*

Los compradores de los vapores *Unión* de 900 toneladas, que fuera

dedicada por espacio de cuatro años a servicios de depósito en el puerto de Montevideo y reparada luego por la firma Ballesty y González, con participación del entonces ministro de marina Álvarez de Toledo, quien propicia el nombre de *La Época*– para ser finalmente vendida a Dodero Hnos. y fletada a Europa con bandera uruguaya.

Las barcas *Garibaldi* de 2100 toneladas (ex *Río,* italiana) y *Rosario,* de 2800 toneladas, que los señores De Bernardis y Dodero adquirieron en 1911 para destinarlas al transporte de canto rodado de San Blas a Puerto Militar (para el nuevo dique de carena), a remolque, siendo para dicho propósito parcialmente desarboladas, ampliándose las escotillas, cumplido dicho contrato, al producirse la guerra son nuevamente arboladas, reclasificadas y con nuevo velamen, fletadas por Dodero Hnos. (participantes de la firma De Bernardis y Dodero). La *Garibaldi,* cargada con tambores de alcohol y cascos de vino, llega a Francia y es transferida a sus nuevos armadores los señores Gillet Fils, de Marsella, quienes la inscriben en matrícula francesa con el nombre de *Maguy*. La barca *La Argentina* es entregada en Casablanca, Marruecos, al señor Ernest Plisson e inscripta allí con el nombre de *Marrakech*. Desgraciadamente la *Rosario,* en viaje de Nueva York a Burdeos y la hermosa barca *La Época,* a la vista de las costas de Francia son torpedeadas. Son los últimos veleros cuya pérdida indemnizan los aseguradores de riesgos de guerra, pues a partir de ese momento dejan definitivamente de aceptar riesgos de guerra con veleros durante la misma.

El vapor británico *Southern* de 10.000 toneladas, recién botado, en su primer viaje al Mediterráneo, es torpedeado frente a Marsella. Seriamente averiado es remolcado a puerto. El Ministry of Shipping gestiona activamente la obtención de dique seco y facilidades para su reparación. A la vez, el Ministère de Transport et de la Marine Marchande, alega más urgentes necesidades de su marina, por lo que tan sólo podría darle entrada a dique de carena, de acordar el gobierno británico la transferencia a matrícula francesa. Este último insiste en la imposibilidad de hacerlo por cuanto desde la guerra ha rehusado la venta de buques a otros aliados. Interviene la Oriental Navigation y Alberto, encontrándose en Londres, obtiene del Ministry of Shipping la transferencia del buque y del material para su reparación, mediante la convención del empleo del buque por Francia en determinados transportes de interés para ambas potencias y del pago por Francia de esa unidad en estado de avería, al precio de 600.000 libras esterlinas, que es cobrado por la Oriental Navigation, efectuando ésta su pago en Londres a los armadores del *Southern.*

Los compradores de los vapores *Unión* de 900 toneladas, que fuera

de la Marina Mercante Argentina y el *Pellegrini* de la Cia. Mihanovich, ambos clasificados como costeros sin justificada razón, exigen refuerzos para destinarlos al tráfico de carbón del canal de Bristol a los puertos de Caen y Lorient; previo acuerdo con los capitanes y sus tripulaciones efectúan a flete tres viajes redondos por cuenta de la Oriental Navigation, al término de los cuales los compradores se apresuran a solicitar con toda regularidad la venta y la transferencia.

Las mismas dificultades exponen los compradores de los vapores de río a doble hélice *Perú, Inglaterra, Venezuela* y *Brasil,* y en este caso con fundamento, por cuanto han sido construídos para transportes fluviales. Los peritos aceptan que los buques puedan, por vía de excepción, efectuar el tráfico de Canal Bristol a Rouen, manteniendo los refuerzos efectuados en Buenos Aires para el viaje oceánico con lastre fijo de 100 toneladas. En estas condiciones, previa conformidad de las tripulaciones argentinas, efectúan una serie de viajes sin inconvenientes, hasta que los compradores, obligados a definirse, aceptan la compra, interesados en no interrumpir estos transportes.

Los capitanes Colón, Casanova, Fabbiane, Tesorieri, Tognizzo y sus oficialidades, supieron acreditar su prudencia y su pericia, favoreciendo a la vez estas transacciones.

El *Brasil* en su último viaje en lastre sufre serias averías, pero alcanza el puerto de Cowes (I. of Wight). El capitán Casanova es felicitado por haber evitado mayores daños y más graves consecuencias, como ocurriera a otros buques en el canal, sorprendidos por el mismo temporal.

La declaración del bloqueo submarino de las costas de Europa, con especial advertencia del gobierno alemán a los neutrales de que todo buque en esas zonas sería hundido sin previo aviso, obliga a la Oriental Navigation a transferir algunos buques a otras banderas: estadounidense, francesa, de Marruecos y aun de Suiza. El 10 de febrero de 1917 el *Orleáns* –ex argentino *Avellaneda*– sale de Nueva York para Burdeos, cumpliendo su cuarto viaje entre ambas costas. Es el primer buque que desafía la declaración del bloqueo y entra sin novedad en La Gironde el 26 de febrero. Su feliz arribo es motivo de una estruendosa acogida por las autoridades y la población de Burdeos, manifestaciones de las que se hacen eco en toda Francia. Sin duda, la salida de ese buque después de la declaración alemana significa para Francia que la más grande nación neutral –EE. UU.– no reconoce tal bloqueo submarino y su llegada indemne crea un poco de escepticismo en cuanto al grado de efectividad del bloqueo. Concurren a bordo, a su llegada, todas las autoridades y dignatarios, civiles y militares, y son particularmente cumplimentados el capitán

Tucker y Alberto Dodero que, incidentalmente en Burdeos, es reconocido en los medios marítimos como el "armateur du-cargo". Todos los diarios comentan el viaje y especialmente "La Petite Gironde" —el principal de Burdeos— destaca en grandes caracteres y en primera plana, el 27 de febrero de 1917, lo siguiente:

"Le defi des Etats Unis a la menace allemande.
"L'*Orleáns* a forcé le pretendu blocus.
"L'acueil de Bordeaux sera enthousiaste".

Y el 28 de febrero:

"Un fait historique.
"A l'Hotel de Ville. A la chambre de Commerce.
"Discours de Mr. Questier, president de la Chambre de Com-
"merce. Reponse de Mr. Alberto Dodero, Armateur du cargo.
"Telegramme de Mr. Philip de Ronde, president de la Cie.
"Oriental Navigation a New York".

Una artística medalla recordatoria es ofrecida al capitán Tucker; otra a Alberto A. Dodero.

A raíz del hundimiento del *Rochester* y de otros mercantes, el presidente de EE.UU. resuelve armar los buques mercantes, instalando un cañón y una guardia armada en cada buque que zarpe con destino a puertos europeos, y es el vapor *Aztec* ex mejicano de la Oriental Nav., de New York, el primer buque mercante armado que sale de este mismo puerto el 18 de marzo de 1917, en viaje al Havre, llevando la dotación naval al mando del teniente de marina Wm. Gresham. El 1º de abril, a la vista del faro de Ushant, es torpedeado y hundido, pereciendo toda la dotación de la marina y 30 tripulantes. Es a consecuencia de este torpedeamiento que ocasionó víctimas americanas que sobreviene la declaración de guerra de EE.UU. a Alemania el 6 de abril de ese año.

El *Orleáns* efectúa dos viajes más a Burdeos y el 3 de julio de 1917 es hundido por un torpedo, con pérdida de cuatro vidas. El torpedeamiento de los buques argentinos *Toro* y *Monte Protegido*, así como las reproducciones en Buenos Aires de los cables que el Conde Luxburg —que fuera embajador de Alemania en la Argentina— dirigiera a su cancillería en Berlín, con calificativos denigrantes para nuestros mandatarios y la recomendación de "hundir sin dejar rastros", refiriéndose a los buques argentinos *Orán* y *Guazú* —que Dodero Hnos. adquirieran de los señores Bossio y Camuyrano— próximos a emprender viaje a Marruecos, definen claramente el espíritu de la guerra submarina desatada por los alemanes.

Da una idea cabal de la importancia de las operaciones realizadas en el relativamente corto plazo de 30 meses, la sola mención de que fueron en conjunto 119 buques de distintos tipos y tonelajes, vendidos por un valor total de más de 100 millones de dólares oro, sin contar el importe de los fletes realizados *

* He aquí la lista de buques, con sus adquirentes y fechas de los contratos respectivos: remolcador *Adriático,* argentino, a Sté. Maritime Nationale, febrero 1918; lanchas *Africa* y *América,* argentinas, a Sté Maritime Nationale, febrero 1918; vapor *Americano,* argentino, a Sté. Fse. d'Armemet Emile Frisch & Cía., Marseille; vapor *Angers,* canadiense, a Cíe. des Ch. de Fer d'Orleans, febrero 1917; vapor *Angouleme,* canadiense, a Cie. des Ch. de Fer d'Orleans, febrero 1917; lancha *Antillas,* argentina, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Argentina,* uruguayo, a Francis Lecoeuvre, octubre 1916; vapor *Artigas,* uruguayo, a Cie. Royale Asturienne des Mines, 1916; lancha *Asia,* argentina, a Sté. Maritime Nationale, febrero 1918; vapor *Atlántico,* argentino, a Flli. Chichizola, 1916; vapor *Avellaneda,* argentino, a Oriental Nav. Corp., 1916; vapor *Aztec,* USA., propriété de Oriental Nav. Corp., New York; lancha *Baleares,* argentina, a MM. Worms & Cie., octubre, 1917; vapor *Bélgica,* argentino, a Cie. Royale Asturienne des Mines, febrero 1918; lancha *Bermudas,* argentina, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; remolcador *Berwind,* USA, a Sté. Maritime Nationale, febrero 1918; vapor *Bolivia,* argentino, a MM. Marcesche & Co., septiembre 1917; vapor *Brazil,* argentino, a Sté. An. de Navigation Havraise, diciembre 1917; vapor *Cadorna,* argentino, a Ministère de la Marine, París, abril 1917; vapor *Caledonia,* inglés, a G. Devoto Flli., septiembre 1914; lancha *Canarias,* argentina, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Centenario,* argentino, a Thor Thoresen Jr., octubre 1916; vapor *Chile,* uruguayo, a Francis Lecoeuvre, 1916; vapor *Clinchfield,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; vapor *Coba,* argentino, a Sté. Maritime Nationale, diciembre 1917; vapor *Constitución,* argentino, a MM. Worms & Cie., noviembre 1917; *casco,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; *casco No 168,* Gt. Lakes Eng. Works, USA., a Cie. des Ch. de fer Algeriens de l'Etat, julio 1917; *casco No 169,* USA., a Cie. des Ch. de fer du P. L. M., julio 1917; *casco No 172,* USA., a Cie. des. Ch. de fer Algeriens de l'Etat, junio 1917; *casco No 173,* USA., a Cie. des Ch. de fer Algeriens de l'Etat, junio 1917; remolcador *Doña Catalina,* argentino, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Don Hugo,* argentino, a Ministère de la Marine, París, abril 1917; vapor *Ecuador,* argentino, a Cie. Royale Asturienne des Mines, marzo 1917; vapor *Édison Light,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; vapor *Edith Cavell,* uruguayo, a Soupart et Mottart, mayo 1916; lancha *Filipinas,* argentina a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *F. J. Lisman,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; vapor *Francia,* argentino, a Delegrange, G. E. Bates & Cie., septiembre 1917; velero *Garibaldi,* uruguayo, a Gillet et Fils, 1916; vapor *General Pueyrredón,* argentino, a F. Puech Fils, octubre 1917; vapor *Gers,* argentino, a Sté. Maritime Nationale, enero 1918; vapor *Gorizia,* uruguayo, a Ministère de la Marine, París, abril 1917; vapor *Guazú,* argentino, a E. Plisson, diciembre 1916; vapor *Harpón,* argentino, a Delegrange, G. E. Bates & Cie., octubre 1917; vapor *Honoreva,* canadiense, a Cie. Royale Asturienne des Mines, diciembre 1916; remolcador *Ignacio Agramonte,* cubano, a Sté. Maritime Nationale, marzo 1918; vapor *Independencia,* argentino, a Direction Generale des Finances du Maroc, abril 1918; lancha *India,* argentina, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Inglaterra,* argentino a Sté. An. de Navigation Havraise, diciembre 1917; vapor *International,* USA., a Sté. Nationale d'Affretements, 1916; vapor *Iquique,* argentino, a Cie. des Ch. de fer Algerienne de l'Etat, noviembre 1917; vapor *Italia,* argentino, a MM. H. Goeury & Cie., febrero 1918; vapor *Itamby,* argentino, a Alfred Lattes, abril 1917; vapor *Kent,* argentino, diciembre 1917; velero *La Argentina,* argentino, a Ernest Plisson, mayo 1917; velero *La Época,* uruguayo, a Mollard, de Boisguilbert et Cie., agosto 1917; vapor *La Marsellaise,* uruguayo, a Dimitri Sha-

Liquidación de la Oriental Navigation Corp. —New York— Al término de la primera guerra mundial el presidente de esta sociedad, Philip De Ronde, sin consultar a sus colegas directores, contagiado sin duda por una fiebre general de construcciones navales y deseando, además, corresponder a algunos astilleros que nos facilitaron realizaciones durante la guerra, tomó compromisos por contrato para la construcción de ocho buques de 8/9000 toneladas, a entregarse escalonadamente, sin tener en cuenta la competencia

kowsky, noviembre 1916; remolcador *Las Heras,* argentino, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Libertad,* argentino, a Dir. Generale des Finances du Maroc, abril 1918; remolcador *Liniers,* argentino, a MM. Worms & Cie., octubre 1918; vapor *Limoges,* canadiense, a Cie. des Ch. de fer d'Orleans, febrero 1917; vapor *Lord Kitchener,* argentino, a Ministere de la Marine, París, abril 1917; lancha *Malta,* argentina, a MM. Worms y Cie., octubre 1917; vapor *Maldonado,* uruguayo, a Cie., des Ch. de fer d'Orleans, noviembre 1917; vapor *Malvinas,* argentino, a Alfred Lattes, junio 1917; vapor *Malvinas,* uruguayo, a Alfred Lates, junio 1917; vapor *Mar del Plata,* argentino, a F. Puech Fils, septiembre 1917; vapor *Marne,* uruguayo, a Soupart et Mottart, 1916; vapor *M. E. Harper,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; vapor *Mobila,* cubano, a MM. H. Goeury & Cie., octubre 1917; vapor *Mohino Fluminense,* argentino, a Sté. Nat. d'Affretements; vapor *Nicolás Calcagno,* uruguayo, Copenhague, 1916; lancha *Oceanía,* argentina, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Orán,* argentino a E. Plisson, diciembre 1916; vapor *Parahyba,* uruguayo, a Maura y Aresti, 1916; vapor *Paraná,* argentino, a Levy Freres, mayo 1917; vapor *Paso de Cuevas,* argentino, a Sté. Maritime Nationale, enero 1918; vapores *Paso de los Libres, Paso de Martín García, Paso de la Patria, Paso de Obligado, Paso de San Lorenzo,* argentinos, a Sté. Maritime Nationale, París, enero 1918; vapor *Paso de Tonelero,* argentino, a M. M. Mory & Cie., junio 1917; remolcador *Pavón,* argentino, a MM. Worms & Cie., octubre 1917; vapor *Pellegrini,* argentino, a D. Quertier, diciembre 1917; vapor *Penobscot,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; vapor *Perú,* argentino, a S. A. de Navigation Havraise, diciembre 1917; vapor *Plata,* uruguayo, a Dimitri Shakowsky, 1916; vapor *Poitiers,* canadiense, a Cie. des Ch. de fer d'Orleans; vapor *Porteño,* argentino, a Ministere de la Marine, París, abril 1917; vapor *Porvenir,* argentino, a Cie. Royale Asturienne des Mines; remolcador *Presidente Mitre,* argentino, a Sté. Mar. Nationale, París, febrero 1918; remolcador *Presidente Roca,* argentino, a N. de Vaux, febrero 1918; vapor *Presidente Vieira,* uruguayo, a Wm. H. Muller & Cie., octubre 1916; vapor *Rawson,* uruguayo, a Cie. Gen. Transatlantique, 1917; vapor *Roma,* argentino, a Ch. Raynaud, octubre 1917; vapor *Rosario,* argentino, a Cie. Royale Asturienne des Mines, septiembre 1917; velero *Rosario,* uruguayo, (torpedeado); vapor *San Antonio,* uruguayo, a Lucien Dourlen, diciembre 1917; vapor *Santos,* uruguayo, a V. Henckel, 1916; vapor *Sinaloa,* mexicano, a MM. Worms & Cie., agosto 1917; vapor *Sonora,* mexicano, a Cie. Royale Asturienne des Mines, agosto 1917; vapor *Southern,* inglés, a Sté. Mar. Indo-Chinoise, 1917; remolcador *Stagno,* argentino, a N. de Vaux, febrero 1918; vapor *Thyra-Menier,* USA., a Cie. Royale Asturienne des Mines, junio 1917; remolcador *Tigre,* argentino, a Sté. Mar. Nationale, diciembre 1917; vapor *Toro,* uruguayo, a Cie. Royale Asturienne des Mines, marzo 1917; vapor *Toulouse,* canadiense, a Cie des Ch. de fer d'Orleans, París; vapor *Tours,* canadiense, íd., íd., febrero 1917; vapor *Unión,* argentino, a Delegrange, G. E. Bates & Cie., octubre 1917; vapor *Uruguay,* USA., a Sté. Nat. d'Affretements, 1916; vapor *Valdivia,* chileno, a MM. Worms & Cie., noviembre 1917; vapor *Venezuela,* argentino, a S. A. de Nav Havraise, diciembre 1917; vapor *Amelia,* canadiense, a Atlantic Food Co.; vapores *Anetta y Bella,* canadienses, a íd., íd., diciembre 1917; vapor *Evangeline,* USA., a Commission Française aux Etats-Unis, Junio 1917.

que sobrevendría cuando las marinas mercantes —europeas sobre todo— más experimentadas y de más económica explotación, retornasen a su actividad de tiempos normales. Y ello no se hizo esperar, determinando en 1924 la cesación práctica de la Oriental Navigation Corp. y de casi todos los armadores estadounidenses improvisados durante la guerra, viéndose todos ellos obligados a concertar una "liquidación honrosa", mediante la entrega de los barcos y contratos de construcción pendientes al Shipping Board Americano, quien asumió todas las obligaciones y la disposición del material recibido. Desde luego, para los accionistas la pérdida fue total. Nuestro amigo De Ronde vuelve a sus actividades anteriores y reaparece en Buenos Aires promoviendo nuevos negocios de su especialidad.

Capítulo XI

IMPRESIONES PERSONALES (1916 - 1919)

A fines de 1916 me alejo de Montevideo con un cúmulo de recuerdos: desde aquellos de las vacaciones en mi infancia y adolescencia en mi ciudad natal, a los de estos primeros cinco años de mi mayoría, de exitosa actividad, actuando en representación de empresas de navegación que movilizan un importante porcentaje del intercambio con el exterior de mi país. Dejo nuevos afectos y amistades, sin poder decir si —o cuándo— he de volver. Voy a Europa en guerra (si mi buena estrella y las imprevisibles contingencias de la guerra me permiten llegar) como administrador de la Oriental Navigation S. A., con sede en París, sociedad francesa de representaciones y armamento constituida bajo los auspicios de los banqueros De Neuflize et Cie., como ya anteriormente he referido, contando con la colaboración de amigos ex funcionarios de las agencias en Amberes desplazados por la guerra y accidentalmente en París. Viajo vía Pacífico, por el trasandino, embarcando en el vapor *Aysen* de la Cía. Sudamericana de vapores y luego en una de las entonces más nuevas unidades de United Fruit Co. (The Great White Fleet). Tengo ocasión de saludar a los colegas Quesada y Cía. y Balcells y Cía., agentes en la Habana de la Houston y de la Norton Line; prosigo de Key West (Cayo Hueso) por el F. C. Atlantic Coast Line a New York, donde soy recibido por mi hermano Nicolás y los amigos Philip De Ronde, Louis Nicol y capitán Sampson, que fueran gerentes de la Houston Line, ahora directores de la nueva Oriental Navigation Corp. de New York, incorporada en 1915 por iniciativa de mi hermano Alberto y ya instalada en sus nuevas amplias oficinas de Battery Place 17.

Viajo en *La Gascogne,* viejo *Transac,* como llaman los franceses a la Cie. Generale Transatlantique, de más de 15.000 tons. y 20 nudos, que cumple el viaje a maravilla no obstante varias alertas y zig-

zags, cuyas causas ignoramos los 500 pasajeros que con salvavidas, colchón, almohadas y frazadas, por disposición del comando, dormimos sobre la cubierta de paseo, próximos a las embarcaciones levantadas sobre pescantes en las bordas. No falta la protesta de alguno que piensa que debería ser opcional dormir en su camarote. Entre el pasaje no faltan instrumentos y voces de jóvenes reclutas licenciados, que regresan de visitar a sus familiares en América; algunos centro o sudamericanos tienen particular éxito con sus tangos y boleros, alternados con el Tipperary o Lamadelon, que siempre corea el pasaje entero, hasta la hora del silencio obligatorio. Desembarco en Burdeos y tan sólo leyendo los periódicos vivo la realidad de la guerra. Mr. Thieren, viejo amigo de Amberes, nuestro representante, me acompaña al primer tren para Quai d'Orsay –París–, pues Alberto espera mi llegada para proseguir a Londres y EE.UU. a fin de activar la entrega de buques y los embarques, –pues las cargas desde América exceden las bodegas–, y tratar los problemas relacionados con los seguros de guerra.

Una organización y un personal experimentado que atiende las tareas rutinarias de oficina y aporta la información necesaria sobre demanda de tonelaje y fletes, espera de mí las directivas a través de las consultas por cable y correspondencia con el exterior.

El Ministro de Transportes y Marina Mercante, Mr. Magnier, antiguo agente marítimo en Calais, me autoriza a circular en el auto de la sociedad y a viajar a los puertos, con provisión de bonos especiales de nafta para tales viajes. Llego con frecuencia a Rouen, Caen, Lorient y al Havre. Mr. Emile Cremieux y el chófer Celestins, con ojo de cristal, ambos reformados y condecorados por acciones de guerra, son mis auxiliares para solventar situaciones de tripulaciones argentinas y extranjeras, entregas de buques e inventarios.

Nuestro embajador, don Marcelo T. de Alvear, con la distinción que le es característica, desde su embajada de los Champs Elisées, auspicia y patrocina con éxito el Hospital Argentino en París. Sus directores los doctores Chutro y Finocchietto han de destacar el prestigio de la ciencia argentina, secundados por un meritorio grupo de jóvenes médicos que se distinguen y son nuestros compañeros: los doctores Beretervide, Cisneros y el uruguayo César Gutiérrez. Vinculado a los consulados y a un grupo de amigos argentinos y uruguayos en el copetín de la rue Danou, del Chatam Hotel y en el restaurante del mismo, en rue Volnay, cultivo una sincera amistad con Benigno Macías, estanciero de Cristiano Muerto, provincia de Buenos Aires, parisiense de la "Belle Epoque", que llega a París después de nuestro centenario e instala su departamento en la Av.

Víctor Hugo 11. Es la época en que nace el tango argentino. Don Benigno buen bailarín (le llaman el "gaucho"), detesta la patota argentina de triste recordación en el París mundano, y es motivo de distinción y simpatía por parte de aviadores y oficiales franceses. También Almandos Almonacid, ingeniero riojano, teniente aviador en el ejército francés, es motivo de renombre y citaciones especiales cuando realiza los primeros vuelos nocturnos.

Los hermanos Ghiso de la calle Florida en Buenos Aires, establecidos con su comercio en la calle Auber, y Alberto Martínez, están entre los argentinos que no ha corrido la guerra, y junto a algunos otros amigos estadounidenses y relaciones de nuestro socio De Ronde, franceses, el joven aviador Trotti, italiano parisiense, que en sus licencias visita a su tío el anticuario de Place Vendome, Avogli Trotti. En algunas noches oscuras y tristes de bombardeos, frecuentan esos amigos nuestra residencia en la Muette, donde el ama de llaves, Mrs. Britten, los acoje como tales sólo con oírles hablar español y en el acto dispone cubiertos para ellos en nuestra mesa, en el amplio comedor del petit hotel lujosamente instalado y que con su viejo personal, alquilamos a la Comtesse de Lambertieri en la rue Richard Wagner Nº 7. Cierto día me visita una comisión de vecinos, invitándome a suscribir un petitorio a la comuna solicitando el cambio de nombre de la calle Richard Wagner por el de Alberic Magnard; con autorización de la propietaria firmo el petitorio y a los pocos días se efectúa el cambio de nombre; asisto a la ceremonia y me informo que el homenaje responde al deseo de perpetuar la memoria de un músico de la aristocracia que, joven aún, se había revelado una promesa para el arte, cuando sorprendido por la invasión muere con los suyos oponiéndose al invasor, defendiendo su castillo.

La guerra de trincheras se prolonga sin mayores alternativas poniendo a prueba la resistencia de los beligerantes. Las potencias centrales confían en la eficacia del bloqueo submarino para reducir el aprovisionamiento. Rechazan las protestas de neutrales, pero los EE.UU. que han abastecido 2 años los artículos de consumo y aportado buques, armamentos y maquinarias a los aliados, resuelven rechazar airadamente todas las amenazas y al caer víctima del ataque la primera guardia armada de EE. UU. en el hundimiento del *Aztec*, declaran la guerra. Renacen las esperanzas en Francia y ya no dudan del éxito respaldados por el nuevo aliado. Toda Francia recibe con entusiasmo a los primeros contingentes que llegan de allende el mar al compás de su canción "Over there... Over there for the Yanks are coming...' encabezados por el general Pershing, tocados con chambergos de fieltro de enormes alas, que pronto se ven obligados a cambiar por el casco protector de acero similar al

que se ha generalizado en todos los frentes. Rápidamente han conquistado París, cuando menos en número y mientras unos completan el adiestramiento, otros —y son los más— llenan los cafés de los bulevares, tanto que se reabren algunos shows. Mata Hari ha sido arrestada y es enjuiciada en la Santé, pero Mistinguette, en el teatro Femina, hace furor exhibiendo la perfección de sus piernas, su vestuario y excéntrico plumaje y lanza al joven Chevalier, reformado de la guerra, que habría de eclipsarle en renombre con su distinción y sus canciones a dicción. En un inglés improvisado que intercala hace la delicia de los sammies recién llegados. En otro teatro improvisado en un gran sótano, cerca de los bulevares, la rumana "Cocea" despliega su revista "Le sac a terre et le sac a farine". Los "boches" dan señales de inquietud, lanzan nuevas ofensivas; los aliados replican con contraofensivas; son avances y retrocesos en los que desgraciadamente se sacrifican muchas vidas. Vuelven a sus trincheras y es cuando más arremeten con los raids de aviones noche tras noche sobre Londres y París, sumidas las ciudades en la más absoluta oscuridad. Las estridentes sirenas aconsejan a los civiles buscar el más próximo refugio, a la vez que efectuar el oscurecimiento interno en forma que no llegue a traslucir luz por puertas o ventanas. Agudizando el ingenio anuncian de Berlín que pronto entrará en acción el nuevo gran cañón que construye Krupp, cuyos enormes proyectiles han de devastar los centros y sembrar el pánico. Tirará sobre París cada tantos... minutos... desde tal día. Algunos diarios franceses piensan que este cañón anunciado puede causar más daños que los aviones o cuando menos afectar más la moral del pueblo, al ser atacado con balas destructivas que llegan sin alertas, sin refugios que valgan. Cuando llega el día anunciado y nada se sabe de las balas, los diarios vespertinos que leo en Burdeos comentan con enormes títulos: "BERTA" (nombre de la hija de Krupp, el fabricante, con que el esprit francés bautiza el gran cañón) C'EST UN CANARD". Pero por la mañana en Quai d'Orsay leo los detalles del estreno del "Berta", que no resultaba tal "canard". Con todo, los parisienses habrían de aceptar con estoicismo este nuevo peligro, que llega cuando ya se va haciendo efectivo el apoyo yankee. En mi casa de Alberic Magnard, la cocinera que es italiana tiene su equipaje pronto para irse a su pueblo del Piamonte, en donde estima no la alcanzará la Berta.

Un domingo de tarde, almorzando por Champs Elisées con el amigo Macías y maitre Pineda de Mont, oímos un disparo de Berta, que debió caer por la Madeleine. Por las calles casi desiertas por el feriado y los efectos de varios tiros de Berta en ese día, llegamos al lugar y comprobamos que la bala había decapitado uno de los san-

tos del templo, cuya cabeza en pedazos había rodado a la calzada de la rue de la Seze *. Durante uno de los raids nocturnos, los vecinos de Villers sur Seine denuncian que de una de las ventanas de cierta casa hacían señales a los aviones. Por las indagaciones y el sumario resulta acusado como sospechoso el Sr. José Ghiso, argentino de Buenos Aires, uno de los hermanos mayores de mis compañeros Raúl y Alfredo y requerido por éstos concurro a la Santé, donde soy invitado a reconocerlo y atestiguar por él. No olvidaré nunca la impresión que me causara al verlo. Creo que él, bastante mayor, no me conocía y no se imaginaba que yo podía declarar haberlo conocido con sus familiares en su propia casa en Buenos Aires, y dar fe de las actividades de sus hermanos en Francia, aunque ignoraba las del acusado, habiendo sido informado del caso por los hermanos. Salvóse José Ghiso gracias al apoyo de amigos, incluso la influencia del Dr. Alvear, de una situación no muy clara, porque convivían en su casa en las afueras de París algunos jockeys y extranjeros, así como desocupados vareadores de los hipódromos que habría conocido en Buenos Aires, quienes no pudieron justificar sus medios de subsistencia. Ese mismo día, en la Santé era condenado Bolo Pachá. En el verano del 18 salíamos por la noche a escuchar el repiqueteo de los cañones. Eran los últimos aletazos del enemigo. Los acontecimientos se precipitaron y el 11 de noviembre, París y el mundo festejaban el armisticio que implicaba el triunfo aliado. Un mundo, realmente, de gente de toda condición circula por los bulevares, las calles y las plazas de París. Apenas un punto en la multitud sería la graciosa "bebe" Peugeot, conservada por el amigo Macías, que nos conducía en esas horas de alegría inolvidables.

* El santo sigue aún hoy —1960— sin cabeza.

CAPÍTULO XII

LAS PRIMERAS EMPRESAS ARGENTINAS DE NAVEGACIÓN

1898 - Navegación a Vapor N. Mihanovich (Soc. Colectiva)

No obstante todo el empeño puesto por Don Saturnino Ribes para fusionar La Platense Flotilla británica con sus Mensajerías orientales, no lo consigue, pues los hermanos Denny, de Dumbarton, cuando resuelven en 1898 la venta de su Flotilla, dan preferencia a una empresa de lanchas y remolques del señor Nicolás Mihanovich, iniciada allá por el año 1871, en el servicio de transbordos de balizas de y a las playas y muelles de Buenos Aires, y que amplía sus operaciones adquiriendo a partir de 1885, sucesivamente: el vapor de carga *Dalmacia* y el *Heraldo* (ex *La France*), ambos de 450 tons.; el primero con poder suficiente para remolcar lanchas con hasta 1000 tons. de carga. Luego incorpora la flotilla de remolcadores y lanchas que fuera de la S. A. La Rápida; el vapor costero *Toro* para transportes a Bahía Blanca y Patagones, de 500 tons. y un terreno sobre la ribera sur del Riachuelo (Isla Maciel), donde instala sus talleres y varaderos.

Después de efectuar la compra de La Platense Flotilla Co., en 1898, constituye D. Nicolás Mihanovich una sociedad colectiva que denomina Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich. Esta sociedad incorpora en ese mismo año al pabellón argentino las unidades de la ex Platense Flotilla, de bandera británica, anticipándose así a las leyes de cabotaje que para nuestro centenario habrían de imponer la nacionalización y la inscripción de todos los buques y tripulantes en los servicios portuarios, así como en el tráfico entre los puertos nacionales, admitiendo tripulantes extranjeros tan sólo en un mínimo porcentaje. El cambio de bandera de las unidades de La Platense Flotilla, es motivo para que una gran parte del personal técnico y administrativo, así como tripulantes especializados extranjeros,

que aspiran a continuar en sus puestos, tomen ciudadanía argentina y se radiquen definitivamente en nuestro país.

La nueva sociedad toma a su cargo la explotación de todos los servicios de la ex Platense Flotilla y supera la crisis con éxito bajo la inteligente y activa dirección de Elías Lavarello –el mayor de los hijastros de D. Nicolás Mihanovich–, secundado en la administración por sus hermanos menores Luis y Juan, mientras que al frente de los talleres actuaban Carlos y Francisco Lavarello. No obstante la competencia que sostienen con las Mensajerías Fluviales del Plata, de Saturnino Ribes, consiguen afirmar su primacía en el tráfico fluvial, adquiriendo otras empresas menores, que la crisis y competencia han dejado en situación difícil. Pasan así a su poder la flotilla de Carlos Casado, comprendiendo el vapor *Czar*, remolcadores y lanchas; la flotilla uruguaya de Balparda y Cía., que incluía los vapores de pasajeros *Ixión* y *Urano;* la flotilla del doctor Enrique Arana, compuesta por los vapores a hélice, mixtos, *María Manuela* y *Las Mercedes* y varias lanchas (aquellos dos, reformados y con los nombres de *Curityba* –luego *Sarandí*– y *Paranaguá,* desde la primera guerra son destinados al tráfico con el Brasil hasta época reciente).

El fallecimiento de D. Saturnino Ribes sorprende a sus herederos, los que en completo desacuerdo resuelven la venta de la flota, que la Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich compra en 1900 por la mitad del valor que ofreciera pagar dos años antes a don Saturnino Ribes.

CENTRO DE CABOTAJE NACIONAL –1905–

El embanderamiento en matrícula argentina de las flotillas que adquiere la Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich, obliga a las autoridades nacionales a considerar reglamentaciones diversas en materia de seguridad, salubridad, etc., muy razonables, sin duda, pero que no podían alcanzar a los buques de países ribereños y foráneos que continuaban practicando libre y ventajosamente el cabotaje nacional. Vale decir, que la flota argentina con la imposición de tales reglamentaciones, incluso obligaciones postales, quedaba de hecho en inferioridad de condiciones respecto de sus competidores extranjeros que podían realizar únicamente escalas de conveniencia y a tarifas incontroladas.

Surge así la preocupación fundamental del reducido pero ya relativamente importante núcleo de armadores nacionales, de promover la sanción de una ley de cabotaje nacional, que, a semejanza de las de otros países más adelantados, pusiera una valla a la competencia injusta y crease razonablemente derechos protectores para la bande-

ra nacional en nuestro cabotaje (movimiento entre puertos nacionales). Con esta finalidad y a iniciativa preponderante de los señores Nicolás y Miguel Mihanovich, Elías, Luis y Juan Lavarello, Angel Gardella, Domingo Davide, S. Badaracco, Domingo Barthe, Miguel Camuyrano y otros muy respetables colegas, fue constituído el Centro de Cabotaje Nacional, que con el andar del tiempo habría de denominarse sucesivamente Centro de Cabotaje Argentino y Centro de Cabotaje y Marítimo Argentino.

Fue su primer presidente el Dr. Enrique Arana, en 1905. La acción tesonera del Centro se desarrolla sin tregua, hasta fructificar en 1910 (año de la celebración de nuestro primer centenario), en que es dictada y sancionada la ley básica Nº 7049 para el ejercicio del Cabotaje Nacional. Algunas de las deficiencias reconocidas de esta primera ley, son motivo de la reforma a la misma instituída por la ley Nº 10606.

Ocupan la presidencia del Centro después del Dr. Arana, sucesivamente, los señores Mihanovich, el autor de estas páginas, el Dr Cullen Crisol y muchos otros espectables hombres del ambiente naviero, quienes con la colaboración eficaz de los miembros de las respectivas comisiones directivas, y de gerentes de reconocida competencia como don Juan Goyena, don Nicolás Barbará —marino retirado y luego administrador de la Unión Telefónica—, don Carlos Attwell —de larga actuación al frente de la flotilla de la firma Barthe S. A.— y últimamente el señor Juan Carlos Parodi —cuyas aptitudes se nutrieron y acrecentaron la experiencia familiar heredada—, lograron realizar una obra de aliento y méritos ejemplares en favor de los intereses que específicamente inspiraron la creación del Centro. Por ello, puede decirse que esta institución ha estado siempre presente y siempre alerta para propiciar iniciativas de fomento y de defensa de la marina mercante, del mismo modo que para oponerse a muchas inconsultas disposiciones que aun con la mejor inspiración surgieron a menudo de nuestras autoridades, a las que, por cierto, el Centro no escatimó apoyo cuando su acción había de proyectarse positivamente sobre aquellos intereses.

Fue muy sensible para el Centro de Cabotaje la actitud de algunos colegas que persistían en mantenerse aislados y que posteriormente optaron por constituir otros centros, como los de Cabotaje Menor y Comité de Armadores de la Costa Sud, en vez de sumar sus esfuerzos y de vigorizar al Centro de Cabotaje Nacional o al Centro de Lancheros de la Capital, cuyos organismos tenían ya arraigo, experiencia y real gravitación en el ambiente fluvial y marítimo del país.

1903 — S. A. de Navegación N. Mihanovich

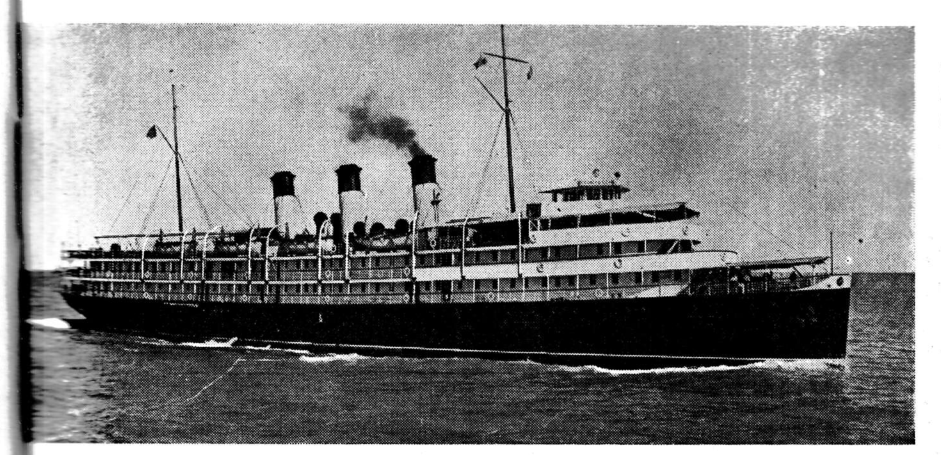
En 1903 los señores Mihanovich y Lavarello resuelven constituir una sociedad anónima y venden a la nueva S. A. de Navegación Nicolás Mihanovich la flota y todos los bienes de la sociedad colectiva. Son casi 200 unidades de distintas categorías y tonelajes, y los talleres sobre el Riachuelo (Isla Maciel), en Salto (ROU) y en Carmelo (ROU), constituyendo el primer directorio los señores: presidente, Nicolás Mihanovich; vicepresidente, Elías Lavarello; directores, Juan Lavarello, Luis Lavarello, Pedro Mihanovich, Nicolás Mihanovich (hijo); director-gerente, Elías Lavarello; director talleres, Carlos Lavarello. El capital de esta sociedad anónima se fijó en o$s. 6.000.000, en acciones de o$s. 1.000 cada una.

Auge del Puerto de la Capital

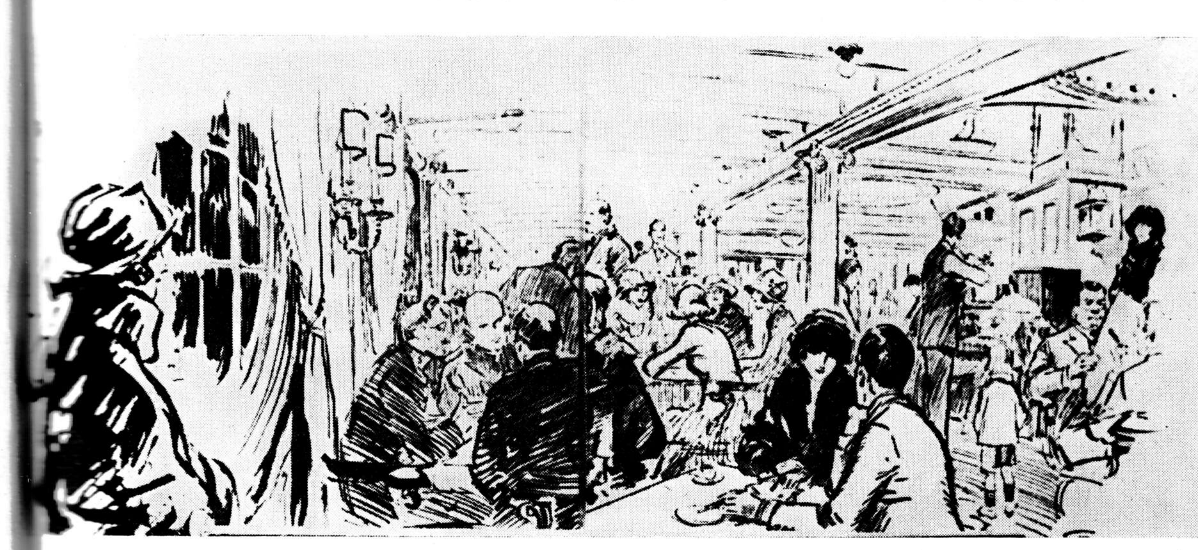
En las postrimerías del siglo —superada la crisis de 1890— es considerable el incremento que adquiere el tráfico de cargas y pasajeros. En junio de 1897 es inaugurado oficialmente el nuevo Puerto Madero y entran los buques a operar en las nuevas dársenas y diques, restando importancia a Montevideo día a día; desvía, concentrándolo en Buenos Aires, la totalidad del tránsito de y para los puertos nacionales y parte también para puertos uruguayos: Fray Bentos, Paysandú y Salto. Gran parte del tránsito de y para el Paraguay: Pilar, Asunción, Concepción y establecimientos sobre el Chaco paraguayo, así como una parte importante del tránsito de y para Matto Grosso: Murtinho, Esperanza, Corumbá y aun puerto Suárez (Bolivia), es atraído al puerto de Buenos Aires con marcada preferencia, por la rapidez, regularidad, economía y facilidades de inmediato trasbordo, que ya ofrecen al comercio los servicios de la S. A. de Navegación Nicolás Mihanovich.

Aumento del Material Flotante

Para la atención del tráfico, en constante incremento, de la línea Paraná-Paraguay, la nueva sociedad incorpora cuatro vapores de 900 tons. en 10', a 2 hélices, de la firma Juisper: *Ecuador, Alemania, Chile* y *Argentina.* Contrata al poco tiempo en astilleros británicos otros seis del mismo tipo, para 1.000 toneladas en 10.6', a 2 hélices y mayor poder; son: *Inglaterra, Brasil, Bolivia, Perú, Venezuela* y *Francia,* así como una serie de lanchas de 1.500 toneladas de porte en 11', conocidas por "lugres" pues viajan de Europa a Buenos Aires a vela, arboladas como tales, con cargamentos de carbón. Estas embarcaciones en época de estiaje en convoy con los vapores tipo *Nación* transportan en conjunto 1.750 toneladas en poco más 7,6' y con río crecido hasta 2.300 toneladas.



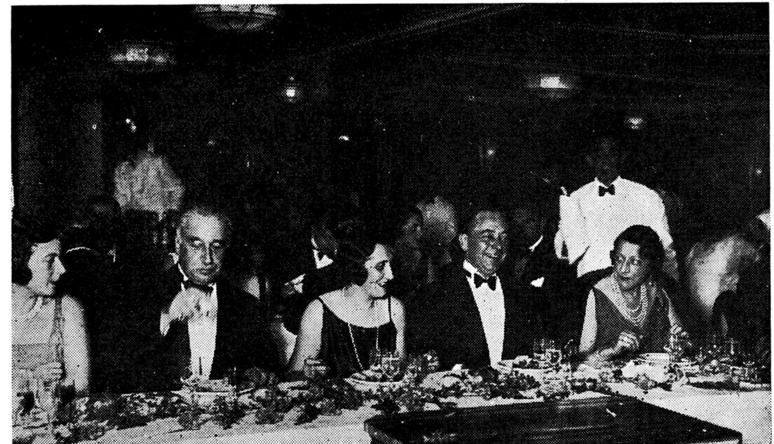
Vapor *Ciudad de Montevideo* en servicio regular Buenos Aires - Montevideo.



Apunte del salón comedor del vapor *Ciudad de Montevideo,* por Bryan de Grineau.

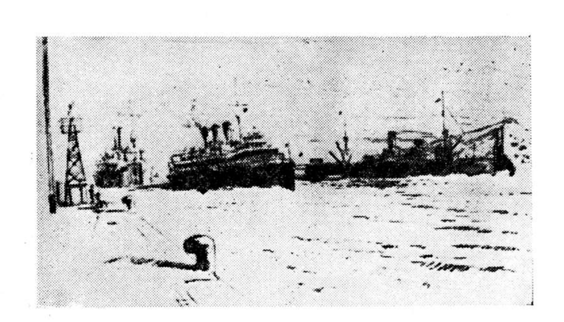


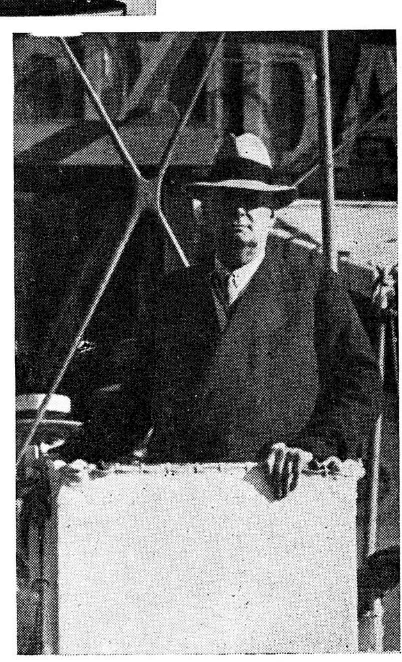
Vapor *Londres* en servicios económicos de verano.



Alberto Dodero preside a bordo del *Ciudad de Asunción,* comida en homenaje de los esposos Gillet de Lyon.

Apunte marino por Bryan de Grineau.



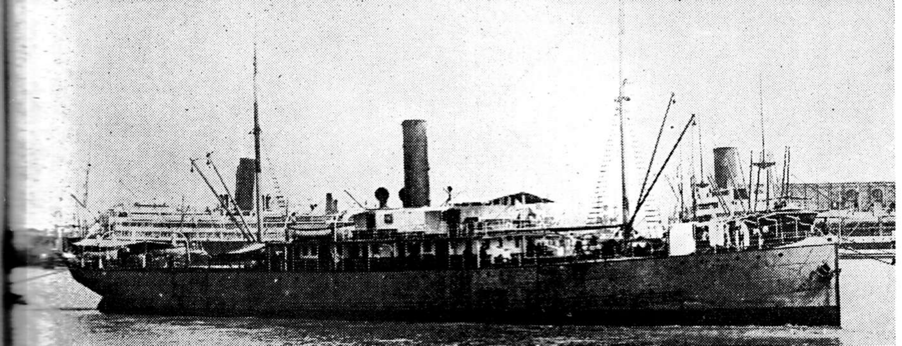


Dr. Marcelo T. de Alvear, ex presidente de la Nación, a bordo del *Ciudad de Corrientes.*

Motonave *Ciudad de Corrientes* en navegación.



Gorizia, vapor uruguayo torpedeado y hundido a 200 millas de El Havre. Cap. Este Vassallo (1917).



Vapor *Toro,* primer mercante argentino hundido por submarinos (1917).

LUIS DODERO

Administrateur Délégué

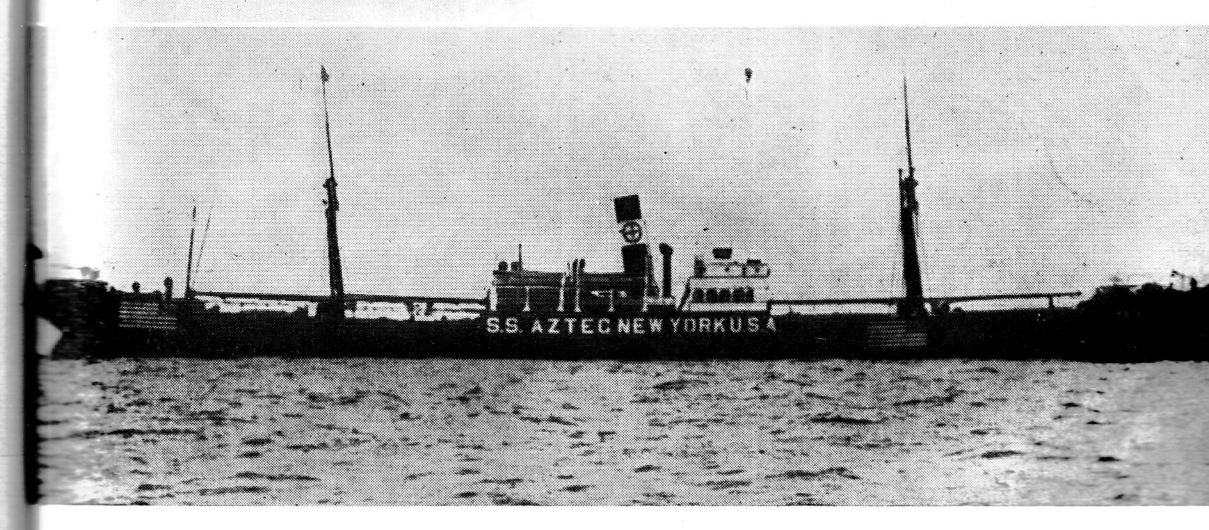
de la Sté Ane Oriental Navigation Cº

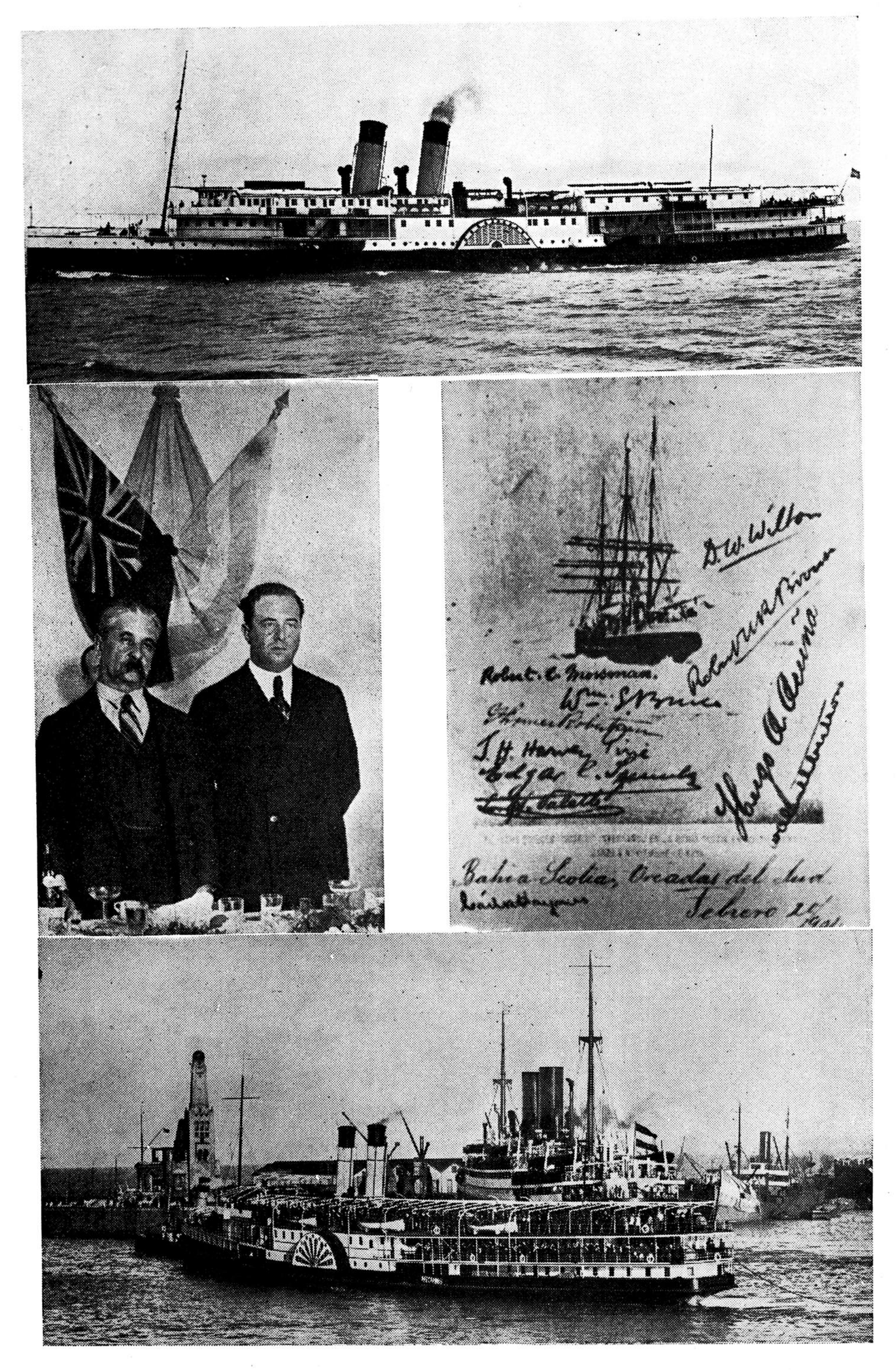
PARIS

Central 31.14
31.35

11 bis rue Scribe

Aztec, primer mercante de EE.UU. con guardia armada; su hundimiento sin rastros provoca la declaración de guerra de aquel país a Alemania.





Arriba: vapor *Gral. Alvear*. A la izquierda: demostración de la U.O.M. al contraalmirante Hermelo. A la derecha: reproducción de un rotograbado de "La Nación" sobre el viaje del explorador Bruce en el *Scotia,* llevando el primer relevo argentino para el observatorio de las Orcadas del Sur (1913). Carlos Haymes integra la tripulación. Abajo: el *Washington* regresa de Asunción con cadetes del Colegio Militar.

También hace construir —con materiales importados— en los talleres de la compañía en Salto y Carmelo (ROU) 14 embarcaciones para servicios portuarios, que llevan nombres de provincias y gobernaciones y los vapores-trasbordos *Dorado, ABC, Uruguayo, Ituzaingó* y *Corrientes* —luego *Concordia*—.

Para los servicios de pasajeros con el Paraguay son proyectados y construídos en 1906 dos vapores a ruedas para 100 pasajeros de primera y 100 de tercera, con bodegas para 250 toneladas de carga, en 6' pies de calado, el *Asunción* y el *Corumbá,* destinados a efectuar eventualmente viajes directos, sin trasbordos, desde Buenos Aires hasta Corumbá (Brasil) y puertos intermedios; una serie de remolcadores (10) especialmente proyectados para remolque en los diques y Riachuelo, de poca eslora y mucha manga, que se denominan *Ayacucho, Chacabuco, Maipo,* etc., evocando batallas de nuestra independencia, y también dos grandes unidades de pasajeros destinadas a reforzar los servicios a Montevideo, al Paraguay y/o Concordia: el *Viena* —luego *Washington*— a ruedas, reproducción del *París* de Mensajerías Fluviales del Plata, pero de mayores dimensiones y capacidad de pasajeros, y el *Londres* a tres hélices que accionan tres máquinas de cuádruple expansión, con capacidad para 350 pasajeros de primera, 200 de tercera y más de 500 toneladas de carga en 9'. En 1908 hacen construir con Inglis, de Glasgow, el *Lambaré* y el *Guarany* para 150 pasajeros, 200 toneladas, en 7', que pueden asegurar un servicio ininterrumpido hasta Asunción aun con bajante.

Servicios Mixtos en la Travesía del Plata

Es considerable y creciente el movimiento de intercambio con Montevideo. No existiendo pesca de altura, ni el puerto de Mar del Plata, ni las plantaciones de frutales del Río Negro, llega diariamente de Montevideo a dársena de puerto Madero todo el pescado de mar que Buenos Aires consume y una gran parte de la fruta que su mercado absorbe. Se registra un aumento significativo en el transporte de forrajes y papas en ambas direcciones, aunque principalmente escasean estos renglones en el Uruguay, todo ello favorecido por la ausencia de reglamentaciones restrictivas. Frutos de saladeros y otros viajan en uno y otro sentido para ser trasbordados a ultramar, al alcance de algún vapor que no escala en Montevideo o de otros que completan en aquel puerto, sobre todo para el norte del Brasil o las Antillas. Para la atención de este servicio se proyectan y construyen los vapores mixtos a doble hélice, con capacidada para 100 pasajeros y 1.200 toneladas en 11' de calado, que aseguran un servicio diario complementario —con salida a las 8 p.

m.— y son el *Roma, Berlín* —luego *Lisboa*— y *Madrid*, uno de los cuales es oportunamente desviado para la atención de un servicio semanal directo mixto Buenos Aires-Puerto Madryn (Chubut).

1909-1917 — The Arg. Nav. (N. Mihanovich) Ltd. Empresa británica

Observando don Nicolás y los hermanos Lavarello que la empresa, en consonancia con el incremento del comercio interior y exterior del país, va adquiriendo un volumen desproporcionado a sus posibilidades y no consiguiendo en el restringido ambiente marítimo local interesar a capitales nacionales, solicitan créditos en Europa, para afrontar los compromisos con los astilleros. En 1909 el banquero Barón D'Erlanger, los ofrece, tomando a su cargo la incorporación de una compañía británica: The Argentine Navigation Co. (Nicolás Mihanovich) Ltd., con sede en Londres y con un capital de £ 2.100.000: £ 1.600.000 en acciones ordinarias y £ 500.000 en acciones preferidas, a la que los señores Mihanovich y Lavarello —únicos accionistas de la S. A. de Navegación Nicolás Mihanovich Ltda.— deben enajenar el total activo y pasivo de la misma, con flota y astilleros. Los banqueros reciben £ 100.000 en acciones como retribución por su intervención en la constitución de la nueva compañía británica, de la que los señores Mihanovich y Lavarello retienen el control, conservando aproximadamente £ 1.450.000 en acciones, la casi totalidad de las ordinarias, realizando la mayoría de las acciones preferidas. El directorio en Londres lo forman los señores:

Primer Directorio de The Argentine Navigation (N. Mihanovich) Ltd. de 1909 a 1917: chairman, F. A. D'Erlanger; vice-chairman, John C. Gibson C. B. E.; directores, L. W. Barrow, Barón H. de Pfeffel, Charles M. Pile. El que a su vez designa un Directorio local en Buenos Aires, con el máximun de facultades de administración, constituído por: presidente, Nicolás Mihanovich; directores, Luis Lavarello, Juan Lavarello, Pedro Mihanovich, Sir Hilary H. Leng.

Esta operación facilita a D. Nicolás Mihanovich, con la realización de más de £ 500.000 de acciones, efectivo para inversiones inmobiliarias; levanta así, entre otros, en la calle Cangallo esquinas P. de Julio y 25 de Mayo, un hermoso edificio en el que instala el Palace Hotel (hoy Banco Hipotecario Nacional) que fuera en su tiempo el más moderno y lujoso de nuestra Capital; en la planta baja instala la administración de la compañía, la que luego pasa a ocupar la parte baja de un nuevo edificio sobre la calle Cangallo, con frentes a 25 de Mayo y Paseo de Julio (hoy Leandro Alem).

Servicios a Colonia — El Real de San Carlos

Su hijo Nicolás Mihanovich constituye en Colonia (R. O. del Uruguay) la sociedad del Real de San Carlos, que levanta una gran plaza de toros, un frontón, un confortable hotel-casino y para facilitar la concurrencia del público porteño, construye la sociedad un muelle de más de 300 metros que permite el atraque de tres buques de pasajeros a la vez, en todo tiempo, y compra para la compañía de navegación el vapor a ruedas *Jamestown* en el río Potomac, en EE. UU., de reciente construcción y habilitado para el transporte diurno de hasta 1.200 excursionistas.

Las corridas de toros son todo un éxito, a pesar de que el *Jamestown* —rebautizado *Colonia*—, muchas veces tenía que aligerar su lastre, para facilitar la navegación sobre los bancos y cumplir su travesía en 2 horas, la que resultaba impresionante en días de sudestadas, que más de un aficionado de aquellos tiempos ha de recordar.

Pero la afición triunfa hasta que son reglamentadas y prohibidas luego las corridas de toros en el Uruguay, y es la ruleta del Real San Carlos que se impone entonces. Sus concesionarios, la South American Tours (Carlos Seguin), empresarios de los teatros Casino de Buenos Aires y Montevideo y otros espectáculos de variedades, adquiere y fleta buques: el *Fortuna* (ex Pas de Calais) y el *Flecha* a doble hélice, ambos de más de 22 nudos, con los que pretende abreviar la travesía sin mayor éxito por su calado de 14', los que finalmente son reemplazados por el *Helios* y el *Formosa* que se imponen por su regularidad y rapidez.

El *Colonia* —ex *Jamestown*— que no reúne condiciones, es retirado; el *Fortuna* vuelve a Europa para su demolición; el *Flecha* es vendido en Río de Janeiro y en cuanto al *Colonia,* fondeado en San Fernando, allí permanece hasta su desguace, después de ser permutado por el ex velero *Mariposa* —hoy pontón *Asia*—.

Gerencia de Pedro Mihanovich

El señor Elías Lavarello, a poco de fundarse la compañía británica, se retira definitivamente de la gerencia y se establece en Génova, para tomar una activa participación en la dirección de la compañía italiana Lloyd Sabaudo, con líneas a Norte y Sudamérica. Es reemplazado en la gerencia de la compañía por su hermanastro Pedro Mihanovich, hijo mayor de don Nicolás cuya integridad y dinamismo le permiten continuar la obra de su antecesor, acompañado siempre por Luis y Juan Lavarello, manteniendo el impulso que le imprimiera Elías Lavarello.

Establecen en 1908 un servicio regular de cargas y pasajeros a la costa sur, con escalas en todos sus puertos; adquiriendo el *Sarmien-*

to, el *Avellaneda* y el *Rawson,* tres vapores mixtos de 4.000/5.000 toneladas, 50 pasajeros de cámara y 100 de tercera. En ese entonces, son los mejores y más modernos en dicho servicio. Paga su tributo a esta iniciativa el *Sarmiento* que se pierde en los canales fueguinos sin causar víctimas, al mando del veterano capitán británico Soady. Para reforzar los servicios de estos mixtos adquieren aquel mismo año el vapor inglés *Wintringham,* construido en 1907, de 7.000 toneladas de carga, que incorporan con el nombre de *Centenario.* Toman en "time charter" el vapor alemán *Mara Kolb* de 6.000 toneladas, para cumplir el transporte de materiales para los ferrocarriles cuya construcción ha emprendido el Estado en la Patagonia, y lo hacen mediante una autorización del Ministerio de Marina para efectuar una serie de viajes con este vapor de bandera alemana. También incorporan otros cargueros menores: el *Pellegrini* de 1.200 toneladas, que establece en línea a San Antonio y el vapor *Madrid* hasta Madryn.

Así la insignia, entonces de Mihanovich —letra M blanca en fondo rojo—, flamea airosa, y resuena el eco de las sirenas de sus buques a vapor, desde Matto Grosso, paralelo 18° sur, hasta el Cabo de Hornos.

Para mejorar los servicios fluviales con Asunción y el litoral argentino del Paraná y Paraguay, la nueva compañía The Argentine Navigation Co. (N. Mihanovich) Ltd., contando entonces en los astilleros británicos con ilimitado crédito, contrata la construcción de los vapores mixtos *Dublin, México* y *Edimburgo,* de 1.500 toneladas de carga en 11', a doble hélice; dos nuevos vapores de pasajeros el *Berna* y el *Bruselas,* de mayor capacidad y rapidez en igual calado que el *Guarany* y el *Lambaré,* asegurando así un servicio bisemanal sin interrupción, aun con las mayores bajantes.

A principios de 1914 contrata la construcción de dos nuevas unidades para el servicio Montevideo-Buenos Aires con la firma Cammel Laird; son el *Ciudad de Buenos Aires* y el *Ciudad de Montevideo,* que se incorporan a dicha línea ya iniciada la primera guerra mundial, en 1915, para reemplazar al *Eolo* y al *Venus.* La travesía sobre los bancos es resuelta con la adopción de la propulsión a doble hélice con turbinas de alta y baja que aseguran una velocidad de hasta 16 nudos en 11' de calado y quedan así salvados los inconvenientes inevitables de la propulsión a rueda en esta navegación abierta. Los nuevos *Ciudades* son los primeros buques a turbinas que llegan al río de la Plata.

Otros Armadores y Servicios

La intensificación del tráfico fluvial y costero, favorece la participación de otras empresas que entran a compartir con la Compañía Mihanovich los beneficios de ese mayor tráfico. Entre éstas merecen mención, en los ríos, la de Domingo Barthe, propietario de yerbales y tierras con explotación de maderas en la vecina República del Paraguay, que establece vapores de pasajeros entre Buenos Aires y Asunción, algunos de relativa importancia, construídos en Europa, tales como el *Formosa,* el *Humaitá,* el *Dolores Barthe,* y otros de carga, lanchas y remolcadores.

La empresa "Marina Mercante Argentina S. A." que incorpora vapores costeros como el *Mascota,* el *Porvenir, Libertad* e *Independencia* de entre 1.000 y 1.800 toneladas de porte; una serie de ocho vapores de río, los *Pasos* de doble hélice y 1.000 toneladas de carga en 10'; una serie de 12 lanchas de 750 toneladas en 8' las *Puntas*... y varios remolcadores de poder y reducido calado. Formaban parte de su directorio, que presidía el almirante Barraza, los almirantes Juan A. Martín y vicealmirante E. Fliess, actuando como gerentes los señores Cóppola y Zuanich, y como jefe de armamento el capitán Luis Scalese.

También la flota de la Compañía Argentina de Lanchas, filial de la Cía. Forestal del Chaco, con algunos buques a vapor como el *Aguila,* de más de 1.000 toneladas; una serie de 10 lanchas tipo *Gallareta* de 800 toneladas en 10'; 4 remolcadores y pontones en los ríos para sus propios servicios.

Otro armador, Santiago Lambruschini, con una empresa de lanchajes y remolques de relativa importancia, ingresa a la matrícula nacional en 1908 el viejo vapor de pasajeros a hélice *Colombia* —ex *Alba*— italiano, y lo establece en la línea Buenos Aires-Montevideo, en competencia con la Compañía Mihanovich. Tuvo el señor Lambruschini discreto éxito en la competencia, mediante reducción de tarifas, pero a poco de iniciado el servicio de pasajeros, el *Colombia* entrando al puerto de Montevideo la madrugada del 25 de agosto de 1909, fiesta patria uruguaya —en que los buques de la travesía de Buenos Aires atracarían por primera vez a los primeros tramos de muelles del nuevo puerto, que así quedarían inaugurados— en pleno canal, muy cerca del rompeolas, quizá por afán de no rezagarse respecto de sus competidores, cruzóse delante de la proa del transatlántico alemán *Schlessien,* que salía con destino a Europa, abriéndose un rumbo tal en el costado de babor, próximo al compartimiento de máquinas, que en muy pocos minutos determinó su hundimiento. Providencialmente lograron salvarse los pasajeros que, ya levantados, se encontraban en cubierta y sólo atinaron a

arrojarse al agua para ser recogidos por embarcaciones y remolcadores próximos al lugar del siniestro.

Fue ese uno de los desastres marítimos de más triste recordación en el río de la Plata, presenciado por numeroso público que a pesar de la hora temprana –7 a. m.– habíase congregado en el nuevo muelle para presenciar el atraque de los paquetes, que hasta entonces desembarcaban sus pasajeros por medio de botes, fondeados en la bahía.

Poco tiempo después, Lambruschini incorporó al mismo servicio los vapores *Río de la Plata* –ex *Adders,* británico– a ruedas, construído en 1890 y *Río Uruguay* –ex *Prince of Wales* –1898– que fueran propiedad de ferrocarriles británicos, el uno costero en Escocia y el otro del Canal de la Mancha.

Los señores A. M. Delfino y Hno., agentes generales de la Hamburg Sud Amerikanische y administradores de los buques de esta empresa en nuestro cabotaje, constituyen 'La Argentina", Compañía General de Navegación, que incorpora dos buques fluviales similares al *Wáshington* –ex *Viena*– y son el *Cabo Santa María* y el *Cabo Corrientes,* destinados al servicio Montevideo-Buenos Aires en competencia con los *Ciudades*... de la compañía Mihanovich. Fue la firma Inglis, de Glasgow, quien inició la construcción de dichos buques y al enterarse de que su cliente habitual –la Cía Mihanovich– había favorecido a Cammel Laird con la construcción de los dos *Ciudades*... los ofrece a la Hamburg Sud Amerikanische en condiciones ventajosas. Aceptada la operación ambos buques son llevados al puerto de Hamburgo para completar las instalaciones y comodidades para pasajeros con lujo no igualado en travesías similares. Los *Cabos*... llegan a Buenos Aires a principios de la guerra mundial, casi simultáneamente con el *Ciudad de Buenos Aires* y el *Ciudad de Montevideo.*

Debido a que el tráfico de pasajeros no resulta compensativo, en virtud de la escasez y elevado costo del combustible durante la guerra, al poco tiempo ambas empresas acuerdan establecer salidas alternadas, a base del mantenimiento de las tarifas.

No puede dejar de recordarse a don Domingo Davide, hijo de marino genovés, que se inicia a principios del siglo con un pequeño vapor, el *Río Quequén.* Su personal diligencia y corrección le hacen acreedor a la confianza y apoyo de empresas como la Bovril Estates Ltd., lo que le permite adquirir otras unidades. La actividad de su flotilla se concentra principalmente entre Buenos Aires y Santa Elena (Entre Ríos). Con el vapor a ruedas *Astrea* y *Magallanes* a hélice, por muchos años cumple un servicio de pasajeros ajustado a itinerario y horario, con escalas en casi todos los puertos intermedios

entre Rosario y Santa Elena, gozando de una marcada preferencia en los pequeños centros. Entre sus unidades de carga, el vapor *Almirante David Beaty* y una serie de lanchas de 500 a 700 toneladas y remolcadores, atienden transportes de cereales y la producción de los establecimientos Bovril y Smithfield.

Los Servicios Costeros

Cuando se promulgó la primera ley de cabotaje, en 1910, en los servicios de la costa sur, además de la Compañía Mihanovich, de la Marina Mercante Argentina y de la Sud Atlántica, participan con buques embanderados argentinos los ex alemanes de la Hamburg Sud Amerikanische *Presidente Mitre, Mendoza, Presidente Roca, Tucumán, Camarones* –luego *Buenos Aires*– y *Presidente Quintana.*

La Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia, fundada por los señores Menéndez y Braun, armadores y hacendados chilenos establecidos en Punta Arenas y en la Patagonia, interviene en nuestro cabotaje con dos nuevas unidades construídas expresamente en 1907: el *Asturiano* y el *Argentino.*

El Estado (Ministerio de Marina), por su parte, efectúa viajes ocasionales con cargas y algunos pasajeros, con sus transportes *Guardia Nacional, Pampa* y *Chaco* –ex españoles– atendiendo los puertos menos frecuentados y Tierra del Fuego.

La Compañía Sud Atlántica de Navegación S. A. que preside D. Miguel Mihanovich, desde 1880, atiende un servicio regular con Bahía Blanca y Patagones. Diez años más tarde lo extienden a puertos del sur del Brasil y por el año 1912 cuenta con la siguiente flota de 1.000 a 3.500 toneladas: *Vaquillona, Ternero, Toro 2°, Dálmata, Esparta, Novillo* y *Guanaco* a los que secundan lanchones auxiliares.

El capitán Lanfranco, armador de los vapores *Santos* y *Parahiba,* de 3.500 y 4.500 toneladas respectivamente, inscriptos en la matrícula argentina, mantiene servicio regular con Santos y Río de Janeiro.

Los señores Werner Hnos., de Rosario de Santa Fe, propietarios del Molino Fénix, cuentan para su exportación al Brasil con el vapor *Albertina* de 1.000 toneladas de porte.

Consecuencias de la Guerra

El estallido de la primera guerra mundial, como es de suponer, tiene una seria repercusión en nuestro ambiente marítimo, y a poco de comenzar la contienda en el año 1914 se produce una paralización extraordinaria en el tráfico interno y una desorientación en todas las actividades. Transcurren varios meses antes que los gobiernos aliados, estimando que dominan suficientemente los mares,

vuelvan a activar su aprovisionamiento con nuestras exportaciones y así, después de un largo período de incertidumbre y baja de fletes en general, los fletes de ultramar experimentan un ascenso sin precedentes.

Los gobiernos aliados instituyen el seguro contra riesgos de guerra para buques y cargamentos; requisan sus flotas mercantes y tratan de asegurarse todo el tonelaje neutral posible. Es al mismo tiempo que se acentúa, cada vez más, la paralización de nuestros tráficos costeros y fluviales. Don Nicolás Mihanovich no resiste tentadoras ofertas y vende, entre los años 1915 a 1917, los buques de mar *Centenario* de 6.500 toneladas, *Avellaneda* y *Rawson,* estos dos últimos, mixtos de 5.000 toneladas afectados a los servicios de la Patagonia en cargas y pasajeros; el *Pellegrini* de 1.500 toneladas; los tres mixtos de doble hélice de 1.200 toneladas, *Madrid, Berlín* y *Roma* afectados a los servicios del río de la Plata y a Puerto Madryn, y más tarde una serie de 10 vapores de carga fluviales, a doble hélice, tipo *Inglaterra* de 1.000 toneladas; otra serie de remolcadores y lanchas del tipo *Antillas* de 1.400 toneladas, todas afectadas al tráfico de los ríos Paraná-Paraguay.

Ya a fines de 1916 el número de tripulantes desembarcados, sin compensaciones por despido, es por demás numeroso y los desocupados, informados por las publicaciones en los diarios de los altos precios a que son realizadas aquellas ventas, promueven disturbios, reclaman compensaciones para los desembarcados, mejoras de salarios y turnos. Las primeras huelgas de tripulantes, oficiales y estibadores, preocupan seriamente a las autoridades, tanto que, a poco de producirse algunos actos de violencia y amenazas, éstas intervienen presionando en favor de las tripulaciones, y es cuando D. Nicolás Mihanovich considera la conveniencia (a fin de no comprometer su patrimonio valorizado con las ventas de buques) de la realización de sus acciones y las de sus familiares, de su homónima compañía británica. Su hijo Nicolás, a la sazón en Europa, después de asistir a la botadura de las nuevas turbonaves *Ciudad de Buenos Aires* y *Ciudad de Montevideo,* a su dotación y decoración, deseoso de prolongar su estada en Europa y ante posibles contrariedades para él en Buenos Aires, se establece con su familia en San Sebastián, España, y es comisionado por su padre para negociar en Londres la venta total de las acciones del grupo Mihanovich-Lavarello. No obstante el apoyo de la firma Houlder Bros Ltd., tropieza con dificultades, pues su padre es considerado súbdito enemigo al haber reafirmado su nacionalidad austro-hungárica cuando ofreció en 1913 a S. M. el Emperador Francisco José, un magnífico palacete para su embajada en Buenos Aires, en la esquina de Esmeralda

y Arroyo, que le valiera a su vez la distinción que el Emperador le discerniera con el título de barón.

La intervención de Alberto Dodero, como se verá después, resuelve la operación en Londres, constituyendo un consorcio aliado que obtiene la transferencia y releva de la administración a los señores Lavarello-Mihanovich, de la que se hacen cargo los hermanos Dodero.

DON NICOLAS MIHANOVICH Y DON J. B. LAVARELLO

Me parece interesante, al par que justo, al cerrarse el capítulo de las importantes actividades de estos dos pioneros, recordar sus antecedentes y las circunstancias que les llevaron a escalar posiciones tan destacadas.

Don Nicolás Mihanovich llega a nuestras playas sin otro aporte que su habilidad de marinero, probaba honradez y férrea voluntad de trabajar para labrarse un porvenir. Desembarca de la fragata inglesa *City of Sidney* en 1867, e impresionado por las relaciones que recoge sobre la extensión de nuestros ríos navegables y las posibilidades de un fácil comercio con la República del Paraguay, —a la sazón en guerra con la triple alianza— sienta plaza de timonel en una embarcación mercante fluvial con miras a realizar, además de sus haberes, una buena pacotilla personal y llega hasta Concepción, Paraguay, de donde al poco tiempo regresa para establecerse en Buenos Aires. Es en 1868, y su pequeño capital alcanza a unas £ 200 stg.

El capitán J. B. Lavarello llega a Buenos Aires procedente de Europa en el año 1862, al mando de su propio velero *Fissone* de cerca de 1.000 tons. de porte, acompañado por su esposa Da. Catalina Balestra y dos hijos: Francisco y Elías. Después de realizar su velero, adquiere un remolcador y seis embarcaciones menores, y se inicia con éxito en el trasbordo de pasajeros y cargas de los buques de ultramar que fondean en la rada de Buenos Aires, al muelle desembarcadero (prolongación de la calle Cangallo) y playas colindantes. Conoce el capitán Lavarello a D. Nicolás Mihanovich al llegar éste de regreso del Paraguay y lo emplea y asocia en una nueva ballenera en construcción. Reconociéndole habilidad y buen proceder, le consigue plaza de patrón en un remolcador de la firma Matti y Piera, también al servicio de la rada de Buenos Aires. A menos de 18 meses de haber estrechado esta vinculación, trágicamente fallece el capitán Lavarello, al acudir con su remolcador *Conte Cavour* en auxilio de un globo cautivo que suelto con pasajeros caía al río.

La viuda del capitán Lavarello confía a D. Nicolás Mihanovich

el mando del remolcador y la atención de sus balleneras y en 1871, al contraer segundas nupcias con él, la pequeña flotilla y los negocios giran todos a nombre del mismo, secundado por sus hijastros Francisco y Elías, y por Luis y Juan pocos años después, cuya preparación superior suple la un tanto rudimentaria de Don Nicolás, como la de su hermano Bartolo que se casa con la hijastra Da. Juana Lavarello.

La atención personal de D. Nicolás con sus familiares unos años y luego con los señores Cosulich y Zuanich, girando la firma como Mihanovich, Cosulich y Zuanich, aumenta progresivamente el volumen de sus operaciones y es cuando incorporan año tras año otras unidades; son pequeños remolcadores como el *Villar*, *Vigilant* y otros mayores como el *Atlántico*, *Adriático*, *Doli* y el vapor *Dalmazia* de 400 tons., que remolca lanchas de 600/800 tons. En 1881 adquiere la ribera de la Isla Maciel, donde habría de instalar su varadero y talleres. En 1887 disuelve la sociedad, volviendo nuevamente a ser activo y pasivo propiedad de D. Nicolás Mihanovich y sus familiares; incorpora la flotilla "La Rápida" de servicios de trasbordo y remolques a la rada y ríos Paraná y Uruguay; adquiere en 1898 la Platense Flotilla y en 1900 las Mensajerías Fluviales del Plata y con estas incorporaciones se coloca a la vanguardia de nuestra marina mercante de entonces. La invalorable colaboración de sus hijastros don Elías en primer término, que actuara como gerente; de D. Luis y D. Juan Lavarello, así como la de su propio hijo Pedro, fueron los puntales de su obra, sin desconocer que una clara visión, una gran voluntad de superación, una enérgica y absorbente acción, constituyeran la justificación de que la empresa, hasta 1918, tuviera como sello inconfundible el nombre de D. Nicolás Mihanovich.

Su retiro de la marina mercante argentina en 1918 es definitivo, pero su actividad supervisora habría de perdurar en las múltiples explotaciones industriales y rurales que hoy regentean sus herederos. Por muchos años concurrió asíduamente a sus nuevas oficinas en San Martín y Cangallo, sede de la S. A. Comercial Nicolás Mihanovich. Viajó a Europa dos veces y su Dalmazia natal le recibió como un hijo predilecto. Con sus compatriotas radicados en Chile, los Barburizza, echó los cimientos de Yugoslavensko Lloyd. En reconocimiento de tan altos méritos, sus connacionales arman la proa de un nuevo buque: *Nikola Mihanovic* que en su primer viaje llega al puerto Madero de Buenos Aires para rendir un justo homenaje al esforzado brazo homónimo que tres cuartos de siglo antes llegara en el *City of Sidney* en balizas, para alcanzar el muelle de la calle Cangallo mediante transbordos sucesivos a una ballenera y a una carreta.

CAPÍTULO XIII

NUEVO CONSORCIO ACCIONISTA Y ADMINISTRACIÓN DODERO EN THE ARG. NAVIGATION COMPANY (N. MIHANOVICH) Ltd.

A mediados de 1917, cuando los señores Mihanovich y Lavarello resuelven vender en conjunto las acciones de su propiedad de la compañía británica The Argentine Navigation Co. (N. Mihanovich) Ltd. —que representan largamente el control de la misma—, se informa Alberto Dodero del fracaso de las negociaciones iniciadas en Londres por Nicolás Mihanovich hijo, no obstante el apoyo de la importante firma Houlder Bros, en virtud de que el Ministry of Shipping no autorizaría la transferencia de acciones de una compañía británica propiedad de un súbdito enemigo, como es considerado Don Nicolás (padre) en Londres, sin mediar un acuerdo con los gobiernos aliados, y que exigirían, en todo caso, que el valor de las mismas quedara depositado en Londres hasta un año después de concertada la paz. Inmediatamente, Alberto comisiona a nuestro hermano José, en Buenos Aires, para que trate de obtener la opción de dichas acciones. Entretanto, los señores Mihanovich y Lavarello la habían acordado ya a la firma Py & Grandval, tentando la realización en Francia, pero José Dodero llega a tiempo para obtener que los Sres. Py & Grandval —en conocimiento éstos de que en París rechazaban tal negociación— por intermedio del Sr. Grandval, le subrogaran la opción para una nueva tentativa en Londres.

Alberto Dodero propone en seguida a la Cía. Royal Mail y a la Cía. Lamport y Holt, la constitución de un consorcio de armadores aliados, con la participación de las compañías Chargeurs Réunis, de París, y Ansaldo S. A., de Génova, así como de Dodero Hnos., de Buenos Aires, para adquirir la totalidad de las acciones ofrecidas. Por mi parte, hallándome en París, obtengo la aprobación del señor

G. Breton, de la Cía. des Chargeurs en París, mientras el ingeniero Benigni, representante en Buenos Aires de la firma Ansaldo, obtiene a su vez el acuerdo de ésta.

Constituído el consorcio, el Ministry of Shipping autoriza la transferencia de las acciones, estipulando que el importe de las que fueran personales de Nicolás Mihanovich padre, quedarían depositadas en el Banco Italo-Belga de Londres, gozando del interés bancario corriente, hasta después de seis meses de concertada la paz. En estas condiciones se realiza a fines de 1917 la operación, y adquiere el consorcio las acciones a la par por un total de £ 1.450.000 stg. El consorcio comprador resuelve que la participación de los hermanos Dodero, considerados neutrales, sería limitada a un máximo de £ 300.000 stg. y que se obligaban a sustituir a los señores Mihanovich y Lavarello en los cargos de directores y administradores en Buenos Aires, con excepción del Sr. Pedro Mihanovich, que continuaría por un período de seis meses a un año como director local y coadministrador.

El nuevo consorcio acepta la renuncia del directorio que preside el Barón D'Erlanger y designa el nuevo directorio de The Argentine Navigation Co. (N. Mihanovich) Ltd. con sede en Londres, que queda integrado así:

Chairman: Sir Owen Philipps, luego Lord Kylsant (Royal Mail); deputy chairman: Sir John C. Gibson (CBE); Sir Arthur Cook (Lamport y Holt); Mr. J. A. Carlton Levick (Dodero Hnos.); Mr. Huber Giraud (Transports Maritimes); Mr. Gastón Breton (Chargeurs Réunis); Sr. Mario Perrone (Ansaldo S. A.); Mr. W. Lund (Dodero Hnos.).

Este directorio delega las más amplias facultades en el nuevo directorio local en Buenos Aires, designando al efecto:

Presidente: Alberto Dodero; Directores: Sir Hilary H. Leng (Baring Brothers); William Maclean (Royal Mail); Luis Dodero; F. L'Estrange Wallace (Lamport y Holt); Suplente para Hnos. Dodero: José A. Dodero.

La Administración en Buenos Aires

En ocasión de estos acontecimientos actuaba yo en París como "Administrateur Délegué de la Oriental Navigation Sté. Anon.", pendiente de la eventual liquidación de dicha agencia, sin poder precisar la fecha de su realización. La firma del armisticio el 11 de noviembre de 1918, pone término a los propósitos previstos al establecer la Oriental Navigation Cie. y llega el momento para el personal de ésta de volver a ocupar sus puestos en Bélgica y en Francia, que abandonaran a causa de la guerra, de igual manera

que a los hermanos Dodero de volver a sus actividades normales en las agencias marítimas e iniciarse en la administración de la Cía. Argentina de Navegación (N. Mihanovich) Lda.

Sin quedar resuelta la liquidación de la Oriental Navigation de París, viajo a Buenos Aires para ocupar el cargo de Aministrador de aquella empresa (Mihanovich) en enero de 1919, dispuesto a superar las dificultades que muchos me vaticinan, para lo que confío, más que en la experiencia y conocimientos adquiridos en los cargos hasta entonces desempeñados, en la colaboración de capitanes, jefes y oficialidad de la empresa, donde tengo verdaderos amigos ganados en los contactos de mis actividades anteriores.

Don Luis Lavarello, para quien la empresa no tiene secretos, es una vieja amistad de familia, casado con Da. Elisa Lavarello, hija de don G. B. Lavarello, de Génova (sin relación de parentesco con su consuegro del mismo nombre y apellido), pionero éste en Génova, de la navegación mixta, a vela y vapor, con el Atlántico Sur. Son sus primeros buques a vapor construídos en Génova entre 1860/70: *Buenos Aires, Montevideo, Liguria, Acquila* que efectúan un servicio regular, con itinerario entre el Mediterráneo y el Río de la Plata, postal, de pasajeros y cargas, y que con el vapor *Nord América* —ex *Stirling Castle*— conquista en los años del 80 al 90 el record de rapidez de Génova a Montevideo, por muchos años cumpliendo las travesías en menos de 15 días. Liga al armador Lavarello una vieja amistad familiar con el armador Chichizola (mi abuelo materno) y los Ferraro (tíos abuelos).

Acepta, pues, D. Luis Lavarello, acompañarme como secretario del directorio local, después de realizar sus acciones, y es el amigo y consejero leal que considera siempre los intereses de la empresa como propios, hasta el final de sus días. Con su hermano Elías —vuelvo a recordarlo— fueron los puntales de su padrastro don Nicolás Mihanovich, a quien iniciaran en los conocimientos elementales del idioma y prácticas comerciales. La empresa que comienzo a administrar en 1919, al alejamiento del grupo Mihanovich-Lavarello, es una organización privada que sirve transportes postales, de pasajeros y cargas a lo largo del litoral fluvial de la nación y países limítrofes, a la vez que sostiene servicios de cabos afuera a los puertos patagónicos y estados más próximos del Brasil: Río Grande do Sul, Santa Catharina, Paraná.

Resuelto a consagrarme totalmente a esas funciones, mi primera decisión fue la de renunciar a todo cargo, intervención o participación en la conducción e intereses de la Agencia Marítima Dodero, herencia comercial de nuestro padre, que desde entonces había de

quedar entera y exclusivamente como patrimonio de mis hermanos.
La acción que me toca desarrollar en el último período –de 1919 en adelante–, que es cuando la organización y la flota adquieren importancia más destacada, culmina con las actividades de la Cía. Argentina de Navegación Dodero S. A., que al término de la segunda guerra mundial se coloca al nivel de las más importantes compañías de navegación privadas por los mares del mundo.

Capítulo XIV

POSGUERRA 1918

Quiero ahora relatar otros sucesos, antecedentes y recuerdos que trasuntan largos años de trabajo y de lucha, así como las características y condiciones de la explotación a que debí dedicarme por entero, todo lo cual, seguramente, ha de ayudar a la comprensión de nuestro aporte —y lo que legítimamente nos atribuímos— en el desarrollo económico de la Nación.

Agencias Marítimas Dodero

La posguerra de 1918 sorprende a las Agencias Marítimas Dodero con las dificultades de la reorganización de los servicios. Los armadores amigos Wm. Thomas & Sons y H. W. Dillon, han experimentado la pérdida casi total de sus flotas, que cumplían los servicios de la ex British & Continental Lines entre Amberes y el Río de la Plata. Gracias a las activas gestiones en Europa de Alberto y José Dodero, son restablecidas al poco tiempo, con la participación de otros armadores y nuevas unidades holandesas.

En la agencia de Buenos Aires mi hermano Enrique Dodero cuenta con la invalorable colaboración del joven Jorge Rasse, como apoderado y gerente general. En Montevideo la gerencia está a cargo de Juan Langle y en Rosario de Sirio Silvano, todos ellos secundados por personal idóneo formado en las mismas agencias.

La Trasatlántica Italiana restablece sus servicios desde Génova con el *Garibaldi* y el *Cavour*, y en breve tiempo incorpora seis nuevas e idénticas unidades, de mayor tonelaje, con limitadas comodidades de primera clase, destinadas especialmente al transporte de inmigrantes: son los tipo *Césare Battisti* y *Ammiraglio Bettolo.*

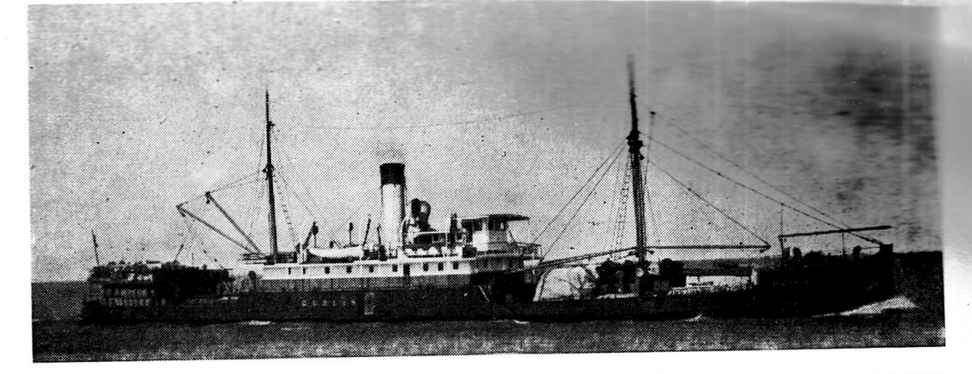
Obtienen las agencias Dodero la representación de la flota de cargueros de los astilleros Ansaldo afectados a servicios al Mediterráneo y al Pacífico. Los armadores Pinillos Izquierdo & Cía., para poder acogerse a los beneficios de los créditos ofrecidos por el gobierno

español para la renovación y expansión de su marina mercante, deben transferir su representación a una firma netamente española. Continúan, sin embargo, actuando de corredores de fletes de la Transatlántica Española y también para la compañía Lamport y Holt, en sus servicios New York-Río de la Plata. Otra importante representación de la agencia es la de Kaye and Sons, de Liverpool, que además de su propia flota en los servicios de Gran Bretaña al Río de la Plata, continúa con los de la Houston Lines, por haber adquirido el control de esta flota y su organización.

En 1925 el señor Debeaufort, director del Lloyd Real Holandés, resuelve confiar a las agencias Dodero la representación de esa importante compañía de Amsterdan, que desde la iniciación de sus servicios al Río de la Plata, a principios del siglo, ejerciera D. Pedro Christophersen —suegro de Alberto Dodero— y luego su sucesor don W. Allison Bell. Incorpora el Lloyd Real Holandés a su acreditada flota buques mixtos de carga y pasajeros: *Zelandia, Orania* y *Flandria* en los años 1912/14, y años después —1924/25— unidades de pasajeros veloces y del mayor tonelaje: el *Gelria* y el *Limburgia,* a los que siguen el *Brabantia* y el *Tubantia,* hermosas y costosas unidades que por adelantarse demasiado, tal vez, a las posibilidades de nuestro intercambio, son a poco retiradas para destinarlas a otros servicios.

Episodio del Gelria

Por el año 1931 un consorcio de argentinos, en el que figuran personas calificadas, propicia un viaje de circunnavegación turístico, con pasajeros argentinos. Gestionan y obtienen el fletamento del *Gelria,* contando aparentemente con el apoyo oficial para organizar en salones y bodegas del buque una exposición flotante exponente de la producción y cultura de nuestro país. El comercio y las reparticiones públicas comprometen su participación. La intensa propaganda de esa gira alrededor del mundo en un transatlántico lujoso y, sobre todo, la baratura del pasaje, hacen que la venta supere con creces la capacidad del buque. Los ingresos permiten a la comisión abonar las primeras cuotas y se compromete a acordar una garantía bancaria para los pagos necesarios. El *Gelria* llega a Puerto Nuevo y es inmediata y activamente sometido a los trabajos de preparación para el viaje. El día señalado para la salida, pasajeros llegados del interior y otros de la ciudad instálanse a bordo y cuál no sería su sorpresa al enterarse de que el buque no zarparía, pues la comisión organizadora no había satisfecho la garantía del Banco establecida por contrato y, en consecuencia, los armadores o sus representantes no habían podido disponer el aprovisionamiento de com-



Vapor *Dublín*, de servicios costeros.



Almirante Manuel Domecq García, Ministro de Marina.

Contraalmirante Ricardo I. Hermelo, Prefecto General de Puertos.

Movimiento Comparativo de las Compañías

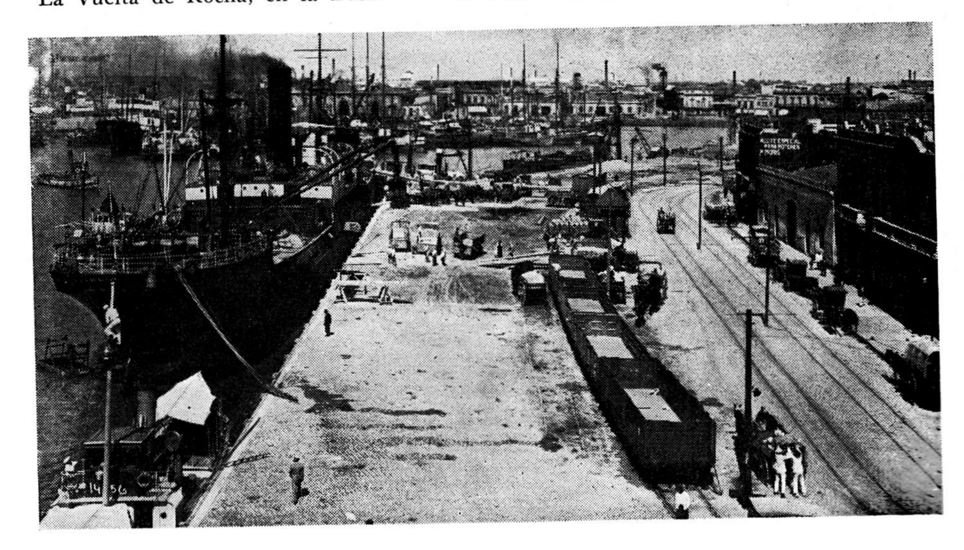
Años 1924 y 1926

	AÑO 1926	AÑO 1924	AUMENTO O [illegible]
Distancias recorridas por los buques:			
Kilómetros	3.371.429	2.619.300	752.129
Entrada de buques a puertos	36.226	23.400	12.826
Pasajeros transportados	341.911	307.437	34.474
Cargas transportadas:			
General (toneladas)	1.255.895	863.948	391.947
[illegible]	8.704	4.122	4.582
[illegible]	6.325	4.515	1.810
Animales transportados	120.113	3.062	117.051
Servicios remolques:			
Buques de ultramar remolcados en la Capital y La Plata (toneladas registro)	6.016.621	5.816.766	199.855
Personal a bordo (Promedio diario)	3.206	2.084,25	1.121,75
Personal en tierra	1.551	1.376,46	174,54

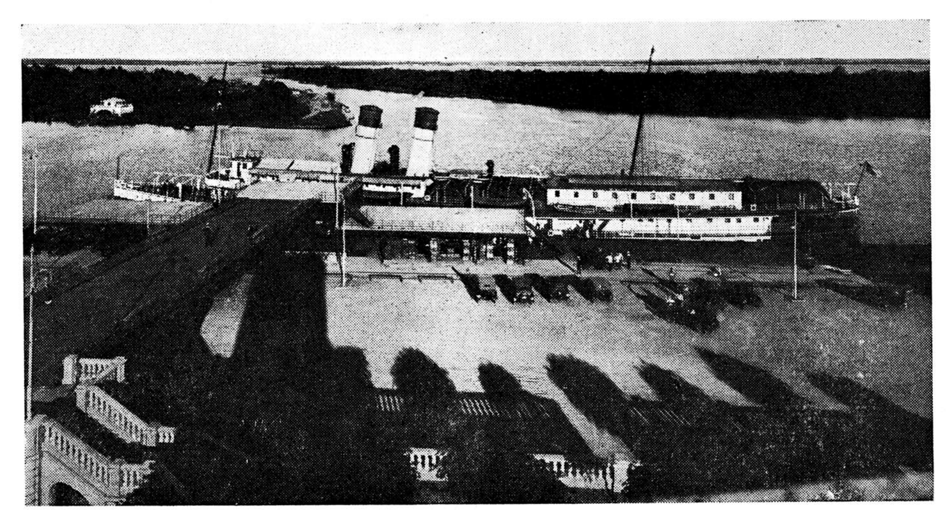
NOTA: No se incluye personal de Agencias y estibadores

Almirante Domecq García y contraalmirante Hermelo, ministro de Marina y Prefecto General de Puertos, respectivamente.

La Vuelta de Rocha, en la Boca.



Buque motor *Madrid* de la serie de cargueros mixtos fluviales.



Vapor *General Alvear,* atracado en el puerto de Concepción del Uruguay.

bustible, vituallas etc. para el viaje, que de tal manera quedaba suspendido indefinidamente.

Aparentemente, la falta de experiencia de la improvisada agencia de turismo la había llevado a comprometer el importe de los pasajes cobrados en propaganda y gastos accesorios, cometiendo un grueso error de cálculo al ofrecer y vender pasajes para un viaje alrededor del mundo a un precio ($ 5.000 m/n.) menor de lo que entonces costaba el simple albergue de primera categoría en Buenos Aires o Mar del Plata.

Mi hermano Enrique Dodero, aunque sin responsabilidad en el asunto, pues la comisión fletadora había demostrado contar en realidad con apoyo oficial, resultó por unos días la "cabeza de turco" en el torbellino de protestas y reclamos que se desató entre los defraudados pasajeros. Debió, a su pesar, echar mano de los recursos legales menos violentos para disuadir a los presuntos excursionistas que se aferraban a la ocupación de sus camarotes en el *Gelria*, y obtener su desalojo, por convencimiento de que todo lo ocurrido no había sido sino un sueño irrealizable: una promesa demasiado bella para tan poco dinero...

El buque, por fin, quedó libre, y a plan barrido pudo zarpar sin otros inconvenientes para su puerto de matrícula.

Las incidencias relatadas tuvieron gran resonancia en distintos círculos de nuestra capital y hasta dieron tema en el momento para un chistoso sainete que Pepe Arias estrenó en el teatro Maipo.

Capítulo XV

CÍA. ARGENTINA DE NAVEGACIÓN (N. M.) LDA. PROBLEMAS SOCIALES

Mi gestión se inicia al regresar de Europa en enero de 1919, al término de la primera guerra mundial, en un momento crucial en que la propaganda comunista, después del tratado de Versailles, se extiende con inusitada rapidez por toda Europa, cruza el Atlántico y encuentra desgraciadamente en nuestro país y particularmente en nuestra incipiente marina mercante, un ambiente favorable para muchas reivindicaciones, justas unas, arbitrarias otras, que agitadores profesionales se encargan de propalar.

Cabe recordar que las huelgas marítimas y de metalúrgicos de 1917 y 1918, culminan en trágico desenlace con la ocupación de los talleres Vasena —diciembre/enero de 1919—, durante la "semana trágica" de triste recordación. La huelga marítima del 6 de enero al 4 de febrero de 1919 termina con un compromiso por ante el Ministro Álvarez de Toledo, concediendo todas las demandas de mejoras que reclama el personal. Los armadores apoyados por el Ministro desconocen la legalidad del boicot de cargas y pasajeros, compromiso que es desoído por los dirigentes que insisten en rechazar cargas de firmas boicoteadas. La huelga deriva en un "lock-out" patronal, volviendo a tripularse los buques el 15 de abril, con las seguridades que daban los dirigentes de que serían limitados los boicots. Pero a poco vuelven los marítimos con nuevos pedidos de aumentos. Se dividen conforme a distintas ideologías, y así se solidarizan con federaciones extremistas, "quintistas" (o del 5º congreso), mientras otros responden al 10º congreso, de tendencias socialistas más moderadas. Debe admitirse que estas huelgas son el eco de justas reclamaciones del personal que exige mejoras y compensaciones por despidos injustificados, desde que D. Nicolás Mihanovich efectúa ventas de buques con grandes ganancias durante la guerra y la situa-

ción se agrava aún más cuando éste vende sus acciones y en el mayor sigilo se retira de la empresa que lleva su nombre, a fines de 1918.

No obstante acceder los nuevos gestores a casi todas las demandas de mejoras, de poco valen palabras y promesas para sostener el principio de autoridad y disciplina en los buques, y deben transar con exigencias de distinta especie que agitadores foráneos introducen en el ambiente marítimo argentino. Se tolera y discute con los gremios los boicots de firmas y mercaderías que delegados uniformados de overall (distintivo de comunistas) imponen, obligando a la inmovilización arbitraria de buques y cargas. El Ministro de Marina sostiene la ilegalidad de estos actos, lo que también reconocen delegados de los sindicatos más moderados, en oposición a los extremistas, hasta que surge una "impasse", cuando sindicatos argentinos apoyados por algunos políticos, exigen de los nuevos gestores de la Cía Mihanovich, el despido de tripulantes de buques uruguayos y paraguayos pertenecientes a la misma empresa que no se habían plegado a las huelgas y paros dispuestos por los sindicatos argentinos, y el desembarco de capitanes, oficiales y maquinistas movilizados por las autoridades uruguayas, interesadas en que los buques de su bandera no interrumpieran los servicios de veraneantes (en plena temporada) a Montevideo y los paraguayos en mantener los servicios de pasajeros y postales de Asunción a Concepción y al norte.

Es inútil nuestra insistencia de que no podíamos despedir dichos tripulantes, embarcados oficialmente, sin previo acuerdo con las autoridades de dichos países, que, por otra parte, no entendían aceptar la ingerencia de sindicatos argentinos en buques de sus nacionalidades. La Federación Marítima Argentina resuelve, sin más, ordenar el desembarco de todos los tripulantes de los buques argentinos de la empresa, que son el 90 % de la flota, exigiendo la inmovilización o desarme de las unidades de bandera paraguaya y uruguaya, sin escuchar ni razones ni argumentos de ninguna especie. A la vez, declaran boicoteados los buques de dichas banderas en puertos argentinos, los que a requerimiento de las respectivas embajadas son atendidos en sus servicios por remolcadores y elementos oficiales.

Los obreros de los talleres en Avellaneda hacen también abandono de sus tareas, en solidaridad con la Federación Marítima Argentina. De nada valen las gestiones de la empresa ante las autoridades nacionales y embajadas en busca de una solución, resultando así la inmovilización de la flota y talleres por más de un año: desde el 13 de febrero de 1920 al 9 de marzo de 1921.

Huelgan los comentarios sobre los perjuicios que la empresa expe-

rimenta, pues, privada de sus entradas, soporta las cargas fijas inherentes a estas explotaciones y a su organización administrativa, así como los daños y consecuencias del abandono de los buques, algunos carentes hasta de serenos.

El comercio del litoral privado de su habitual y más económico medio de transporte, se ve obligado a desviar sus cargas y soportar los aumentos arbitrarios de otros armadores, que aprovechan la oportunidad de la paralización de la principal empresa. Y finalmente, las pérdidas por el deterioro que sufren las cargas ya estibadas en las bodegas de los buques al desertar de sus puestos las tripulaciones.

Es en marzo de 1921 que la F.O.M. se aviene a levantar el boicot, cuando el entonces ministro de Obras Públicas, doctor Torello y el Jefe de Policía, don Elpidio González, arbitraron que los tripulantes argentinos volverían a sus puestos tan pronto fueran puestos en desarme los buques en servicio de cabotaje paraguayo, con el consentimiento de las autoridades de aquel país, las que apreciando los perjuicios que les representaba la paralización de los buques argentinos, hicieron saber que no pondrían reparos a la inmovilización temporaria de los buques afectados al cabotaje paraguayo y eventual relevo de la oficialidad de los mismos.

El M.O.P. asegura para los buques uruguayos boicoteados en puertos argentinos la asistencia de remolcadores y elementos oficiales indispensables para la realización de sus operaciones. El ministro de Obras Públicas recibe en la Casa Rosada a una delegación de 250 obreros de los talleres y dique seco de San Fernando, en conflicto con las federaciones por no haberse plegado a la huelga, y les comunica que la empresa clausuraría los talleres de San Fernando, pero que todos los cesantes serían ocupados en talleres y obras del M.O.P.

Repercusiones en el Paraguay – Actuación de Segundo Reyes

Notificado el capitán Fructuoso Bernal de la decisión arriba comentada, hallándose él a cargo del comando del vapor *Humaitá* —la unidad más importante en el cabotaje paraguayo, en servicio postal hasta Bahía Negra—, tan pronto es desembarcado el pasaje, en connivencia con el jefe de máquinas Carlos Bootz y la tripulación, emprende viaje al norte y hunde el buque, del que fuera capitán por más de dos años, en sitio profundo y sobre lecho de piedras en el Alto Paraguay, de donde ya no habría de ser reflotado. Bernal y sus hombres desaparecen, internándose en lejanas regiones de su país.

Reacción tan extrema sólo puede ser justificada por el estado de animosidad existente en Asunción, entre la Federación Naval Paraguaya y los delegados de la F.O.M. de Buenos Aires, establecidos en

Asunción a raíz del conflicto que sostiene con la empresa la Liga Obrera Marítima Paraguaya. La primera sostiene que no puede reconocer en el cabotaje paraguayo tripulantes delegados de la F.O.M. argentina. Los partidos políticos se embanderan en favor de uno u otro bando, hasta que las amenazas se cumplen. El presidente de la Federación Naval Paraguaya, Juan Pino, es asesinado, y el nuevo gerente de la sucursal de la empresa, Manuel Annunzio, consigue ponerse a salvo de los mismos asesinos, huyendo disfrazado. Afortunadamente, el señor Segundo Reyes, gerente interino y luego confirmado en el cargo, supo actuar desde ese momento con la habilidad, serenidad y firmeza que las difíciles circunstancias aconsejaban, granjeándose el apoyo y la confianza de sus representados y de las autoridades paraguayas, al margen de toda orientación política, y constituyéndose a la vez en un consejero valioso y constante de nuestra representación diplomática en aquella capital, como sin duda lo han de recordar y reconocer muchos de nuestros embajadores y ministros. A dichas condiciones unía el señor Reyes su actividad comercial en favor de la empresa, que defendió siempre como propia y así, a través de los años, en una sucesión de cambios políticos, golpes de estado, revoluciones, guerra con Bolivia, etc., demostró invariablemente sus aptitudes y su lealtad. Reyes —canario de origen—, llegado de Tenerife con la experiencia de pocos años de actuación —pero bien empleados— en una agencia marítima, tomó empleo en la agencia de la empresa en Corrientes, cuyo titular era don Domingo Pigretti, de quien, sin duda, asimiló un precioso bagaje de ejemplo, virtudes y conocimientos y mereció de su propio jefe la propuesta para ser designado sub-gerente en la Sucursal Asunción. Habíase casado, a poco de actuar en Corrientes, con su prometida de Tenerife, y sus hijos —tres nacidos en Corrientes y tres en Asunción— son espejo de las virtudes del hogar en que se formaron. Segundo Reyes desapareció hace poco tiempo, pero su recuerdo ha de perdurar en cuantos le conocieron y estimaron sus méritos y su hombría de bien.

Competencia, guerra de tarifas y transacciones

La referida huelga o boicot sin precedentes, que durante casi catorce meses paraliza la flota comercial más importante de la América del Sur; que no sustenta ninguna mejora económica para el gremio, mantenida por un grupo de dirigentes inescrupulosos que sólo aspiran a una hegemonía gremial contando con cierto apoyo político, a la vez que causa ingentes perjuicios a la empresa y al comercio en general, obliga con amenazas a oficiales y tripulantes a una inacción que compromete sus economías y empeña sus haberes futuros, ya que

los sindicatos sólo pueden ofrecerles un turno de un viaje o un mes de sueldo cada cinco o seis meses.

No sin vencer dificultades de todo orden comienzan a reorganizarse los servicios de la flota. Pero quedan todavía agentes sindicales que actuando arbitrariamente sobre los tripulantes, son causa de renovados incidentes que retardan la normalización ansiada, tanto o más por los tripulantes de honestas intenciones, como son la mayoría, que por la misma empresa. Vuelve la mayor parte de los hombres a sus puestos a bordo en marzo de 1921, evidentemente mancomunados con los nuevos directores en un mismo afán, que es el de "volver por el orden a una efectiva reorganización y recuperación" y no obstante las dificultades y cuestiones que promueven algunos mal intencionados o exaltados, bien pronto se comprueba una halagüeña realidad: se activan los viajes y aumenta la productividad. No son ajenos a estas perturbaciones, armadores competidores que ven esfumarse su "agosto"; los que, durante la paralización de la flota de la compañía, imponían fletes y condiciones, pensando que difícilmente volvería la empresa a recuperar su posición. Tan es así, que algunos de esos armadores han adquirido nuevas unidades, reincorporándolas al elenco de la marina fluvial, y son en su mayoría de las que fueran enajenadas por don Nicolás Mihanovich durante la guerra.

La parcialidad de audaces dirigentes de la Federación Marítima, es puesta en evidencia en muchos casos de competencia entre armadores al pronunciarse siempre en contra de nuestra empresa y es por ello que capitanes y tripulantes de nuestros buques comienzan a desoir algunas disposiciones de los sindicatos y a desconocer a ciertos delegados.

"La Argentina" Cía. General de Navegación S. A., fundada por los señores Delfino para administrar los buques nacionales de la Hamburg Sud Amerikanische *Cabo Corrientes* y *Cabo Santa María,* llegados en 1914 al iniciarse la primera guerra, para competir con nuestros *Ciudades,* al término de la misma con el nombre de "La Nueva Argentina Cía. General de Navegación S. A.", reanuda los servicios patagónicos que abandonaran los buques argentinos (ex alemanes) en 1914, al declararse la guerra. (Nunca se supo si llegaron a puerto, o si desaparecieron con ellos sus tripulaciones naturalizadas argentinas). Adquiere el vapor de carga *Madryn* de 4.000 tons.; el *Anselm* de la Booth Line, que transforma y reacondiciona con el nombre de *Comodoro Rivadavia* y restablece después de reparado; el ex alemán *Camarones* con el nombre de *Buenos Aires* y el *Presidente Quintana* de 1.500 toneladas. Con el aliento de las ganancias realizadas con éstos, con los vapores *Cabos*. . ., y con la empresa filial "La Porteña

S. A." de remolques, que incorporan en cuanto se produce el boicot y paralización durante más de 14 meses de nuestra flota; con remolcadores y lanchas ex alemanes traídos de puertos brasileños; pensando que con algún esfuerzo más, habría de imponernos condiciones, al reanudar nuestras operaciones se lanza a una competencia de tarifas de pasajes y remolques. Los pasajes de ida y vuelta de 1ra. Buenos Aires-Montevideo de $ 35 c/l. son sucesivamente rebajados a $ 7.

En la Costa Sur, la Cía. Importadora y Exportadora de la Patagonia que mantiene en sus servicios desde 1907, ininterrumpidamente, el *Asturiano* y el *Argentino*, con el carguero *Atlántico*, incorpora en 1920 el vapor de pasajeros *José Menéndez* construído expresamente y que por muchos años habría de ser el mejor en nuestra costa patagónica.

Participan también en el tráfico, por aquel entonces, el *Josefina S* de 3.000 toneladas —ex draga— transformada en carguero por su armador el ingeniero Silvestre Solari; el vapor *Bahiense* de 1.000 toneladas de P. Giacomazzi y otros menores de Frascaroli y Calamani.

Reaccionando nuestra empresa a la competencia de la "Nueva Argentina" Cía. General, manda construir 4 remolcadores de mayor poder, tipo *Matador,* para contrarrestar la competencia en remolques de puerto de "La Porteña S.A.". Adquiere e inicia el alistamiento de los ex vapores británicos *Byron* y *Tennyson* (afectados hasta 1920 al servicio postal y de pasajeros Buenos Aires-Nueva York), con miras a restablecer sus servicios en la Patagonia, cuando los hermanos Dodero reciben la cordial visita de un amigo allende Los Andes, que ofrece su mediación e influye para un acuerdo entre la empresa y otros armadores competidores. De esta manera el *Byron* y el *Tennyson,* ya prontos para reemplazar al *Avellaneda, Rawson, Pellegrini,* etc. con que la Cía Mihanovich sirviera la costa sur, son definitivamente embanderados chilenos y salen de Buenos Aires para el Pacífico con los nombres de *Santiago* y *Valparaíso.* Por otra parte los nuevos buques fluviales competidores de la línea Buenos Aires-Montevideo, son transferidos a nuestra empresa con los nombres de *General Alvear* y *General Artigas,* destinándose a mejorar los servicios a Asunción y a Concordia y escalas, visto que los nuevos *Ciudades...* a turbina y doble hélice, de mayor capacidad, llenan plenamente las necesidades del tráfico Buenos Aires-Montevideo.

A fines de 1921 se halla movilizada toda la flota; reparadas y mejoradas las unidades en servicio. Se aceleran los viajes, reduciendo al mínimo la permanencia en puertos. La empresa denuncia todos los acuerdos de tarifas, rebajando los fletes en todas las direcciones, y afronta resueltamente la competencia. El comercio le responde ampliamente.

Quedan exhaustas las cuentas de la empresa en los bancos a fines de 1921. La reorganización de los servicios, la competencia y la adquisición de nuevas unidades, habían absorbido casi todos los fondos disponibles, que en 1919 superaban las 500.000 libras, pero ya a mediados de 1922, las entradas van en continuo aumento y marcan, mes a mes, nuevos records en los transportes. A principios de 1923 la administración de la compañía, previo acuerdo con la oficialidad y descontando la buena disposición de la mayoría de sus tripulantes, resuelve organizar su propio registro y fichero del personal embarcado. Capitanes y jefes de máquina, cansados de una intervención sindical interesada, eligen sus hombres y los solicitan directamente a la nueva oficina del personal que organiza el capitán Luis Scalase (primer egresado de la Escuela de Pilotos Mercantes), que por varios años prestara servicios en la armada como oficial de derrota y luego actuara como capitán de armamento en la empresa de navegación Marina Mercante Argentina. La confianza que inspira la rectitud de procederes del capitán Scalese y la firmeza de sus resoluciones, hacen que el personal afluya a inscribirse voluntariamente en los registros y con entera libertad concurre a enrolarse cuando es convocado. La depuración es limitadamente practicada por el capitán Scalese, en consulta con capitanes y jefes de máquina, contando éstos con la aprobación del Centro de Maquinistas Navales, cuyo presidente, a la sazón don Luis Díaz, sostiene con dignidad la independencia de sus afiliados, equidistantes de patrones y sindicatos extremistas, con miras a favorecer la disciplina necesaria al progreso de la marina.

Constitución de la Unión Obrera Marítima

A poco que las tripulaciones son enroladas con prescindencia de delegados de la F.O.M., deben afrontarse provocaciones y amenazas, así como conflictos con estibadores portuarios. Contribuye a superar éstos el desacuerdo reinante entre extremistas (sindicatos quintistas) y los más moderados afiliados al 10º Congreso, hasta que oficiales y tripulantes se agrupan constituyendo nuevas organizaciones de obreros marítimos: la "Unión Obrera Marítima" y centros de oficiales, cuyos delegados asumen la defensa de sus afiliados y la representación ante otros gremios y autoridades. Gestiona la U.O.M., desde su fundación, la personería jurídica, que le es acordada varios años después, siendo aún la primera organización obrera de marítimos que puede invocarla. De mucho valió a la nueva organización, el ascendiente y la consideración de que gozaba, ante obreros y autoridades, el jefe de personal y movimiento en la Dársena Sur, don José Oppecini, el incansable y popular "Pipo" que todos conocían.

Las tripulaciones de otras empresas, como la Compañía Argentina

de Lanchas; las flotillas de la Cía. Bovril y de la "Liebig's. se adhirieron a la nueva organización (U.O.M.) y ello ahondó la rivalidad entre sus dirigentes y los de la F.O.M., que habría de manifestarse a través de tantos episodios hasta muchos años después.

La Huelga de 1924

Con todo, en mayo de 1924 la Unión Obrera Marítima es la que primero se pronuncia por un paro en apoyo de la ley de jubilaciones, que se debate en las Cámaras, al que adhieren otros centros de oficiales y la Federación Obrera Marítima. La paralización esta vez es total y alcanza los buques de todos aquellos armadores que en 1919 quedaron al margen del conflicto que la FOM sostuviera con la empresa durante catorce meses. El señor Roque Suárez, principal gestor de la casa Delfino, en reunión de armadores, toma la iniciativa de emplazar la vuelta de los tripulantes al trabajo dentro de las 48 horas, conviniéndose en que los armadores desconocerían a la FOM y a la UOM en caso de que los dirigentes se empeñaran en prolongar la huelga. Vencido el plazo, los armadores de la costa sur tripulan algunos buques con intervención de la Asociación del Trabajo, ofreciendo a los tripulantes seguridad en sus puestos. La FOM busca entonces el apoyo del gobierno y el presidente Alvear convoca a los armadores en la Casa de Gobierno, para interiorizarse de la causa real del paro, que lleva más de 10 días, y después de saber que el motivo se relaciona únicamente con el debate de la proyectada ley de jubilaciones, invita a armadores y obreros a reanudar el trabajo, volviendo cada uno a su puesto sin represalias y asegurando que influiría en favor de las aspiraciones obreras ante el Congreso.

El autor de estas páginas agradece el interés del primer magistrado, manifestando que la solución que propicia, en cuanto a su empresa, es una orden, y confía en que el personal embarcado durante el paro aceptará una compensación, del propio modo que la UOM, al volver cada tripulante a su puesto, no aplicará sanciones a los que hubieren trabajado durante el conflicto.

El señor Roque Suárez y otros armadores presentes manifestan que no podían faltar a algunos compromisos con tripulantes que habían reemplazado a los huelguistas.

Al día siguiente se reanudaban todas las actividades en la empresa y 24 horas después hacían lo propio los demás. Desde ese momento la empresa desvinculóse de la Asociación del Trabajo, apoyando la nueva UOM, mientras el grupo de armadores que seguían al señor Suárez buscaban un mejor entendimiento con el señor Francisco García, secretario de la FOM. Torna así a ahon-

darse la rivalidad entre los dos organismos gremiales; la FOM trata de desprestigiar a la UOM, suscitando conflictos con la empresa. El 25 de agosto de 1924, la FOM, después de una campaña de intimidación entre el personal de remolcadores del puerto (el más expuesto a agresiones o atentados al paso por las esclusas entre los diques), consigue el desembarco de los tripulantes de la mayor parte de esas unidades de nuestra empresa, pretendiendo el reconocimiento de la afiliación de aquéllos a la FOM. La empresa, contando con el apoyo de todo el resto del personal de su flota de mar y ríos, afiliado a la UOM y de los delegados de ésta, ofrece protección y vigilancia en las esclusas, así como el traslado de los familiares de patrones y maquinistas de remolcadores fuera de sus residencias habituales, para alejarlos de posibles represalias. En una numerosa reunión en la casa de quien esto escribe, Av. Quintana 89, obtiene la vuelta de los mismos a sus puestos, haciendo caso omiso de intimidaciones, previa concentración de los remolcadores en el Arsenal Buenos Aires (dársena norte) como medida de seguridad, remolcados por lanchas particulares y de la Prefectura. El 27 de septiembre el capitán de navío Ricardo Hermelo, a la sazón jefe de dicho Arsenal, autoriza el paso por el mismo de los tripulantes titulares de los remolcadores, al objeto de que sin ser molestados puedan embarcar y alistar sus unidades. Éstas reanudan sus tareas, quedando refirmada la adhesión de dicho personal a la UOM *.

El prematuro fallecimiento del capitán Scalese, jefe del personal embarcado, representa un gran vacío en nuestra incipiente organización, pero tanto el comisario Luis Gómez como el joven Mariano Ballarín, formados al lado del capitán, permiten a la Administración confirmar la confianza con que el personal observa los procederes y nombramientos de esa sección. Por otro lado, la designación del señor Arturo Gil por parte del Centro de Oficiales, como gerente de esa entidad, facilita grandemente el mejor entendimiento y en más de una ocasión su inteligente y prudente intervención evita las consecuencias de disposiciones susceptibles de producir rozamientos por involuntarios errores o mala información.

El secretario de la FOM, Francisco García y sus secuaces, maniobran para crear nuevas dificultades, esta vez en los talleres de Avellaneda, cuyo personal por ser de otra ideología se había mantenido ajeno al movimiento de los marítimos. Instigado por aquéllos, el personal de talleres rehusa en muchos casos efectuar trabajos a bordo

* Corresponde recordar entre los patrones a Adolfo Tiffi, hermanos Grubicich, Pedro Balardini, Alfredo Brugiavini, Salvador y Juan Reale y Nicolás Babarovich; a los conductores Augusto Spadini y Facoltini, así como al subdirector de talleres Sr. Thompson.

de buques que no tienen delegado de la FOM. Al instalarse remachadoras automáticas, los remachadores se resisten a trabajar, alegando que en el mejor de los casos, con máquinas o sin ellas, limitarían sus tareas a lo establecido por sus dirigentes para el remachado a mano, limitación considerada ridícula. A raíz de la contratación de obreros independientes especializados, para una demostración de la capacidad de dichas máquinas, la Federación Obrera de Construcciones Navales, declara la huelga del personal de talleres.

Actuación de Carlos Haymes

En estas circunstancias el nuevo director de talleres, ingeniero maquinista Carlos Haymes, apoyado por los antiguos jefes y capataces, que se pronuncian en contra del paro *, propone a la administración de la empresa (y ésta lo autoriza) el cierre de los talleres con miras, en caso de prolongarse el conflicto por más de 15 días, de afrontar una reorganización del personal. Como la Federación de Construcciones Navales, sostenía el movimiento en favor de la FOM y en contra de la UOM que afiliaba la totalidad de las tripulaciones, la administración emplaza a los antiguos obreros a reocupar sus puestos, haciéndoles saber que consideraría cesantes a los que no se presentaran. Finalmente, al cumplirse los 30 días de huelga, reabre los talleres. Son muy pocos los obreros que se arriesgan en el primer momento a volver a sus puestos, pero los talleres reanudan el trabajo contando con personal idóneo entre los ex obreros de los talleres de San Fernando, Carmelo y Salto, que hacen causa común con UOM. En los primeros días no son más de cien, pero diariamente van en aumento; son obreros independientes contratados en el interior, otros recién llegados al país, contratados en inmigración y también algunos instructores especializados, contratados en Europa.

En menos de tres meses el director Haymes puede informar que no obstante las amenazas, atentados y algunos hospitalizados (el propio director es objeto de un atentado del que se salva gracias a la intervención del obrero Pedro Perutich, quien consigue desviar el puñal del criminal), los talleres pueden considerarse en condiciones de atender las necesidades de la flota con 650 obreros, que estima reemplazan a los 800 huelguistas. Esta reorganización con obreros de buena voluntad, apoyada y reconocida por la UOM, habría de perdurar por más de 24 años, hasta la estatización de la empresa.

El director, Carlos Haymes, es acreedor al reconocimiento de la

* Pablo Bassani, Marcos Stábile, José Bozzo, J. Poderti, R. París, F. Gioia, Victorio Ferrando y Gerónimo Casaretto.

empresa. Su modestia, sobriedad, rectitud y firmeza, le valieron el apoyo de sus compañeros y subordinados. Bien merece ahora una breve reseña de su origen y antecedentes:

Ingresa en los talleres en 1919 como encargado de trabajos a terceros, contando tres años de antigüedad como jefe maquinista e inspector de máquinas, a las órdenes de los señores Dodero en Buenos Aires y en Europa durante la primera guerra mundial. Su certificado de jefe maquinista británico, obtenido en talleres de Escocia y al servicio de la Houlder Line, le es revalidado por las autoridades argentinas, siendo argentino nativo y por parte de su padre, Haymes Necochea, nieto de nuestro prócer general Mariano de Necochea. Cuando recala en Buenos Aires el *Scotia*, el explorador Bruce necesita un jefe de máquinas en reemplazo del fallecido en Las Orcadas. El consulado británico propone al joven Haymes, y a los pocos días se despide de su madre, diciéndole: "me voy al polo..." Era en 1903. La madre no sabía qué decir a los suyos; creía que se trataba de una broma. Pero Carlos Haymes, viaja a Las Orcadas, llevando el *Scotia* el primer personal argentino que ha de hacerse cargo del observatorio, que el explorador ha prometido instruir y que la Argentina se ha comprometido a relevar anualmente para continuar las observaciones. Está presente Carlos Haymes cuando el explorador dispone arriar del mástil del improvisado refugio, la enseña del León de Escocia, para ser izada en el mismo nuestra enseña azul y blanca. En la ocasión, el explorador manifiesta que su expedición, organizada por hombres de ciencia y universidades de Escocia, ha sido costeada por privados, no habiendo recibido ayuda ni reconocimiento oficial de Londres, por lo que en ningún caso se sintió autorizado a investir su temporaria ocupación de las Islas Orcadas, con carácter oficial, cual sería enarbolar el pabellón de S. M. británica. Haymes continúa con la expedición, que prosigue a completar el relevamiento de la costa de la Antártida, sondajes del mar, reconocimiento y recolección de ejemplares de la fauna y flora marítima de la región glacial, regresando a Escocia *, a su actividad en la marina mercante británica, hasta iniciarse con los hermanos Dodero.

Secuelas de Violencia

Puede decirse que a partir de 1926 la empresa cuenta con el apoyo y la eficaz colaboración de todo su personal embarcado, de talleres y administrativo, que se mantiene al margen de toda perturbación gremial extraña. Con todo, deben deplorarse algunos aten-

* Viaje del *Scotia* por tres expedicionarios. Ed. Blackwood and Sons (1906).

tados sin otra explicación que la de mantener viva la rivalidad entre dirigentes gremiales y el afán de doblegar, por intimidación, a jefes de uno y otro bando. Injustamente, son víctimas de esa violencia buenos servidores, pacíficos ciudadanos, incapaces también de repeler o vengar esta clase de atentados. Así el práctico Amaro García, apuñaleado en el umbral de su casa en Villa Dominico, por desconocidos que huyen, la víspera de su salida con el *Guarany*, con ánimo de provocar el desconcierto y el temor entre sus colegas e interrumpir la salida del paquete. Dolorosa fue su pérdida para sus familiares y compañeros que lo estimaban, pero contraria fue la reacción que provocó, pues varios fueron los colegas que se ofrecieron al capitán, don Francisco Scarcelli, para relevar a la víctima y hacer que el buque saliera a horario, como lo hizo, a las 10 horas del mismo jueves, completo de pasajeros y cargas. Apenas si hubo tiempo para que el capitán y el administrador de la empresa reconocieran esa mañana a la víctima que se encontraba en la morgue y llenaran las formalidades del caso ante las autoridades, enrolando en el puesto del caído al práctico Maidana. Tales desmanes y atentados se repiten periódicamente tanto en la Capital como en los puertos del litoral, obstinados los dirigentes de la FOM en intimidar y doblegar a la UOM.

Tiempo después la empresa es citada con urgencia en la Prefectura General Marítima, donde se le informa que una delegación que invoca la representación de un porcentaje elevado de oficiales y tripulantes del vapor *General Alvear,* afiliados a la FOM, se había hecho presente para afirmar que el buque no saldría de no mediar algún cambio en la oficialidad o el relevo del capitán Imaz, titular del mismo. Personalmente me pongo por teléfono al habla con el capitán Imaz, quien me pide que informe al señor Prefecto General que no preveía ninguna dificultad; que tenía completa a bordo la tripulación enrolada y a punto de completar su carga de más de 400 toneladas y 12 autos sobre ruedas para salir en horario dos horas después, con más de 200 pasajeros en lista y que únicamente solicitaba un refuerzo de vigilancia para la hora de zarpar. No había transcurrido media hora cuando sorpresivamente se introducen en el salón de primera tres personas armadas que, al atentar contra el capitán Imaz, hieren de muerte al baqueano Fernández, cuya competencia profesional y apacibilidad de carácter eran proverbiales. Tampoco esta vez el golpe criminal amedrenta a los compañeros de la víctima que, dolorosamente impresionados y fuertemente indignados, tienen no obstante aplomo suficiente para recibir el pasaje con su habitual cortesía, tan pronto es retirado de a bordo el

cadáver del baqueano, zarpando el paquete con pocos minutos de atraso.

También en el litoral hay periódicos golpes de violencia. En el Alto Paraná son baleadas desde la costa las timoneras de algunos buques. En dos circunstancias el capitán Andrés Almirón denuncia estos hechos, exhibiendo los impactos de las balas en la timonera y cabinas adyacentes. Su hermano Trifón es atacado en su propia casa, pero consigue repeler y herir al agresor. La oficialidad del vapor *Corumbá,* en servicio de Posadas a Puerto Aguirre (Cataratas) y puerto Mendes (Brasil), en plena estación de turismo es conminada por una delegación de la seccional FOM a abandonar sus puestos. El capitán Lidio Salvado, el comisario Luis Noziglia y el jefe de máquinas Carlos Frangeaux, resuelven no tomar en cuenta la intimidación, ya que ninguno de ellos ni los restantes miembros de la tripulación, todos afiliados a la UOM, podían reconocer a la FOM. Tres meses más tarde, terminada ya la afluencia de turistas, encontrándose el capitán Salvado con su misma oficialidad y tripulación a bordo del *Ituzaingó* fondeado en Foz do Iguassú, en viaje a Puerto Mendes, la siniestra organización extremista, en la que figuran comunistas de larga actuación en Misiones, cumple sus designios. Un pasajero embarcado en Candelaria con destino a puerto Mendes, es el único de proa (tercera) que queda a bordo la noche del 24 de febrero; revista con nombre falso. Subrepticiamente se introduce en el camarote del capitán y mientras éste duerme, el asesino cumple la misión para la que ha sido sorteado, clavándole un puñal en el pecho. Desaparece rápidamente con la canoa del buque, llevado por la correntada. El hijo del capitán, sereno de guardia, presumiblemente dormido y ajeno al desgraciado hecho, el comisario Noziglia y otros tripulantes acuden presurosos al cuarto del capitán cuando escuchan sus quejidos, pero llegan a su lado cuando la víctima expiraba sin haber podido articular palabra. El comisario y el baqueano Eleodoro Aquino, llenadas las formalidades ante las autoridades brasileñas, solicitan y obtienen autorización para interrumpir el viaje y regresar a Posadas con los restos del capitán. No obstante haberse identificado al matador, infructuosas resultaron todas las gestiones realizadas para obtener su extradición, tanto en el Brasil como en el Paraguay, pues según informaciones, éste se trasladaba continuamente de uno a otro territorio y finalmente habría conseguido radicarse en Encarnación, donde quizá se encuentre todavía.

Por el año 1930 el inspector de máquinas Benedetti, de regreso del viaje inaugural del *Ciudad de Asunción,* después de exponer al administrador los inconvenientes que hubo de salvar durante el viaje y lo que quedaba por hacer en los talleres para que el buque cum-

pliera su nueva salida en itinerario, se retira de la [illegible] hacia su domicilio en la Boca; eran las 21 horas. Su [illegible] y le informa que dos tripulantes de máquinas le esperaban para conformar su alta en un buque a motor y mientras se distrae observando el sobre que le entrega, uno de estos le descarga a mansalva dos tiros de revólver y cae muerto entre los suyos. Los foragidos huyen sin dejar rastros.

Muchos meses después, gracias a la diligencia personal del jefe de Orden Social de la Jefatura de Policía, Sr. Garibotto, y a la constante e incansable pesquisa del informante de la empresa Sr. Alfredo Quadranti, son identificados y entregados a la justicia los asesinos.

Estas dolorosas incidencias, dan motivo a exteriorizaciones de pesar e indignación, a tiempo que promueven una mayor solidaridad entre el personal y las tripulaciones. La compañía, entre otras disposiciones, interpretando un sentimiento de orden general en recuerdo de dichos servidores, resuelve dar el nombre de las víctimas a nuevas unidades que incorpora a su flota. Así, un nuevo buque a motor destinado al Alto Paraná, es llamado *Capitán Salvado;* una unidad auxiliar para los servicios del río Uruguay se la denomina *Baqueano Fernández* y al vapor de 7.500 toneladas de porte (ex *Arcángelo*) hundido en puerto Nuevo con un valioso cargamento a raíz de una explosión, que es reflotado y reparado, la empresa, por coincidir su alistamiento con la desaparición del malogrado José Benedetti, le impone el nombre de *Inspector Benedetti* y lo incorpora a la flota para los servicios de ultramar.

Otros jefes y tripulantes sufrieron heridas y lesiones, o escaparon ilesos de ataques frustrados o repelidos, hechos en los que sus autores, salvo excepciones, no eran identificados. Recordamos algunos: Ataúlfo de la Llana, herido en la espalda; el capitán Julio Muró, lesionado (1920), ambos del *Ciudad de Montevideo*; el jefe de operaciones en Dársena Sur, José Oppecini, herido de bala en la mano; el capitán Fausto Deluchi, del *Tritón,* lesionado; el operador Bermúdez y el mozo de comedor atacados a bordo del *General Alvear*; el primer mozo Ríos y su hermano, mozo de comedor, que con otros compañeros son sorprendidos en la Boca en 1928 y obligados a repeler un ataque de algunos delegados de la FOM que pretendían impedir su embarco, hieren y son heridos, pero ninguno de gravedad.

El remolcador de servicio en el puerto de Santa Fe es en más de una oportunidad baleado, pero afortunadamente sin víctimas.

La solidaridad entre los afiliados de la UOM es cada vez más

firme y el entendimiento entre la empresa y su personal más fácil y cordial.

Se producen huelgas de metalúrgicos, de obreros en construcciones navales, paros de protesta que decretan varias entidades gremiales pro libertad de Sacco y Vanzetti y otros motivos, pero el personal de la flota y talleres de la empresa se mantiene al margen y trabaja. El personal de otras empresas afiliado a la FOM cumple los paros. Son testigos de estos hechos muchos hombres aun en actividad y otros jubilados; el conductor de máquinas Spadini, que se inicia como conductor siendo foguista, cuando con el jefe y otros del personal de talleres, se apresta para acudir apresuradamente a la rada con el remolcador *Observador* el 28-9-24, a sofocar un incendio en el buque holandés *Celaeno* cargado de madera, permaneciendo 48 horas consecutivas en sus puestos antes de ser relevados, en el afán de aminorar los daños; el jubilado calderero y capataz de calderería Maino, ex operario de los astilleros Ansaldo, que viene a Buenos Aires contratado por la empresa con otros compañeros, con motivo de la reorganización del personal en 1926; el patrón de remolcadores Castelanich, que se inicia siendo un menor, subiendo a la timonera del *Salta* para reemplazar, a requerimiento del administrador, al titular Reale que deserta de su puesto por temor a amenazas que le son hechas en el preciso momento de tener que asistir al vapor *General Alvear* de salida, dos horas después del atentado que se perpetrara a bordo del mismo. Fue Castelanich el patrón más joven del puerto de Buenos Aires y uno de los más hábiles, actualmente jubilado.

Pero estos tristes episodios que han de perdurar en la memoria de los compañeros, en ningún momento perturban el ritmo de expansión y superación de la empresa, fruto de la labor cotidiana de jefes, capitanes, oficiales, tripulantes, personal administrativo y de talleres, secundando los propósitos de la empresa de servir más y mejor, a la vez que brindando a sus directores en múltiples circunstancias la satisfacción de recibir elogiosas expresiones sobre los servicios de la compañía, por parte de autoridades nacionales y extranjeras, así como de sus principales usuarios, comerciantes, industriales y pasajeros.

Asesoramiento Valioso

Este capítulo debe finalizar con una referencia y un recuerdo, dictados por el reconocimiento que guardamos para el Dr. Eleodoro Lobos, a cuyo consejo legal y amplia experiencia en el campo político y social de la época, debimos recurrir oportunamente.

El Dr. Lobos apreció siempre con certeza los caracteres de los conflictos planteados a nuestra empresa y nos guió con su consejo hacia las mejores soluciones. De él aprendimos a no menospreciar influencias cuando fue menester dar un corte a situaciones difíciles y también a apreciar en qué medida pueden conciliarse los intereses comerciales y el concepto de lo justo y razonable con el prudente entendimiento y la transacción honorable que siempre son gratos a las autoridades, hombres de gobierno y gentes influyentes en las esferas oficiales.

Por lo que hace a otros aspectos del asesoramiento y apoyo que en distintos órdenes necesita la administración de una empresa importante, debe quedar aquí señalado el contacto mantenido por muchos años con el estudio de los doctores Mayer, Lobos (h.) y Clusellas, recordando como una contribución importante del Dr. Mayer —secundado por el Dr. Clusellas— el estudio que realizara sobre cuestiones tarifarias, trabajo que según mis noticias debe hallarse en los archivos del Centro de Cabotaje y Marítimo Argentino, de Buenos Aires.

CAPÍTULO XVI

ECONOMÍA Y EXPANSIÓN DE LA EMPRESA

Los ingresos de la empresa desde 1923 permiten cumplir puntualmente con todas las obligaciones y formación de fondos extraordinarios. Los principales accionistas, vinculados en su gran mayoría a los astilleros del Reino Unido y sus gestores, desean la mayor expansión de la misma. Aprueban todas las posibles adquisiciones de materiales para la mejor conservación y dotación de la flota, maquinarias y materiales para sus talleres en Avellaneda, y autorizan nuevas construcciones dando a los talleres de Carmelo y Salto (R. O. del U.) un impulso no previsto hasta entonces. Las minuciosas estadísticas que, con espíritu escrutador e inteligente, organiza el contador general Sr. Colin H. Grattan, secundado por el Sr. Juan Geldart, que había de sucederle en dicho cargo por reconocidos méritos, reflejan con exactitud los resultados, permitiendo a la administración limitar o suprimir servicios improductivos, a la vez que considerar la conveniencia de reforzar e incrementar aquellos otros de resultados más favorables y de futuras posibilidades. Es en base a lo que reflejan estas estadísticas, que es considerada la renovación y expansión de la flota.

El Ingeniero Thorwald Horn

Las nuevas construcciones son proyectadas por el ingeniero Thorwald Horn, quien ingresa en la empresa como dibujante en el año 1918, a las órdenes del director técnico y de talleres D. Alfonso Moffat, ex perito del Lloyd's Register. El ing. Horn revela bien pronto la facilidad con que se familiariza con las particularidades del tráfico, con los servicios de la empresa y el ambiente en que debe actuar, y así, en 1922 se desempeña a la vez como jefe de proveeduría y director de talleres en Carmelo y Salto, para culminar como asesor técnico de la administración y dirección general de talleres. Sus

numerosos proyectos reflejan una estrecha colaboración en consulta con los jefes más capacitados, desde D. Luis Lavarello, secretario del directorio, de cimentada experiencia en la navegación fluvial; el capitán de ultramar D. Leonardo Siccardi que se destaca por su práctica en las maniobras y operaciones de buques de toda clase; los inspectores y jefes de máquinas y los más experimentados capitanes-baqueanos de nuestros ríos, que exponen al técnico sus conocimientos del lecho y de las vías de agua que navegan y las dificultades que deben afrontar por las sorpresivas variantes en bajantes o crecientes.

Así el ingeniero Horn, dinamarqués, graduado en su ciudad natal, radicado en el país a poco de recibido, compenetrado de nuestra navegación, estudia los problemas que ésta presenta y sabe hallar la mejor solución técnica para obtener los mejores resultados. Superan al centenar las unidades por él proyectadas, desde las pequeñas lanchas para servicios de puerto y río, de 200 a 1.500 toneladas tipo "C", lanchas a motor para el equipo de talleres hasta los más potentes remolcadores para servicios de puerto y de mar para salvamentos; desde los remolcadores y lanchas de reducido calado para el Alto Paraná, pequeñas unidades auxiliares de pasajeros empleadas en trasbordos, hasta casi la perfección en su época de los buques de pasajeros fluviales *Ciudad de Asunción* y *Ciudad de Corrientes,* que si adolecen de algún defecto, éste debe atribuirse a la incomprensión de los técnicos de los astilleros. Así estas motonaves proyectadas originariamente con mayor poder de motores para una velocidad de 15/16 nudos en aguas muertas, para cumplir una salida semanal Buenos Aires-Asunción, no pudieron cumplir más de un viaje a Asunción y uno Buenos Aires-Concordia quincenalmente. La reclamación que se interpuso dió motivo a una indemnización satisfactoria.

Al ingeniero Horn se deben, igualmente, desde el pequeño carguero para el Alto Paraná *Capitán Salvado* y los buques-cisternas de río tipo *Vespucio*, hasta la serie de motonaves fluviales mixtas del tipo *Amberes* –que aun hoy son las más importantes de su clase–, el b/motor clase mixta *Madrid* y la electronave *Ciudad de Colonia,* estas dos últimas las principales unidades construídas en Carmelo (R. O. del U.), así como las grandes motonaves transatlánticas mixtas del tipo *Yapeyú* y mixtas –pasajeros primera categoría y bodegas frigoríficas– del tipo *Uruguay* para el servicio rápido a Gran Bretaña.

Sin duda pasarán años y la personalidad del ingeniero Horn estará presente en nuestros puertos, pues los buques por él proyectados, muchos construídos en los astilleros locales, serán ejemplos duraderos de su técnica.

Viajes Experimentales a Mar del Plata

En 1922, a la terminación de los primeros tramos de muelle en Mar del Plata, el *Ciudad de Buenos Aires* realiza un viaje para inaugurar dichas instalaciones, conduciendo al gobernador de la provincia ingeniero Monteverde, con su comitiva oficial y alrededor de 250 pasajeros. Salva la distancia marítima en 16 horas de navegación. Posteriormente efectúa una serie de nuevos viajes de fin de semana, con escala en Montevideo. La empresa fija el precio del pasaje en $ 35, con cena y cama de ida. Su aceptación por el público mueve al F. C. Sud a establecer una tarifa competitiva de fin de semana $ 35 ida y vuelta. Comprendiendo la empresa que la ventaja de la rapidez y el menor recorrido por tierra no admite competencia marítima, desiste de efectuar más viajes y continúa su preferente atención al servicio de Montevideo. Los *Ciudades...* han mantenido siempre la más alta clasificación del Lloyd's Register, por la bondad de su material y su óptimo grado de conservación. Al pasar a propiedad del Estado, nadie descubre ni piensa que llevan 34 años de servicios continuados *.

Transportes Fluviales Internacionales

La capacidad y la organización de la empresa para transportes en la extensa red fluvial que constituye la cuenca del Plata, es reconocida dentro y fuera del país.

Con anterioridad a la primera guerra mudial, es esta empresa (no el Loide Brasileiro) la que transporta rieles, materiales y maquinarias para la construcción de la línea férrea "norestina". Todos los materiales son descargados con los elementos de los buques sobre las barrancas en puerto Esperanza (Matto Grosso), terminal del ferrocarril llamado a unir Santos (Atlántico) con Corumbá (Matto Grosso). (Adviértase que Esperanza (Brasil) está a 2.630 kilómetros de Buenos Aires).

* Una larga experiencia permite afirmar que las turbonaves *Ciudad de Buenos Aires* y *Ciudad de Montevideo* rindieron ampliamente en los servicios de la travesía del Plata (uno de ellos lo hace todavía) sus calidades de aptitud y excelencia tan prolijamente estudiadas al proyectarse y construirse. No obstante que sus servicios los señalaban casi exclusivamente afectados a esa línea, deben recordarse viajes ocasionales fuera de ella como los realizados por el *Ciudad de Buenos Aires* en varias oportunidades con pasaje de turismo a Asunción del Paraguay, o el que efectuara en 1925 de Concepción del Uruguay a Buenos Aires conduciendo al Príncipe de Gales.

Lamentablemente, este magnífico buque, perteneciendo ya al Estado, en ocasión de un viaje que realizaba de Buenos Aires a C. del Uruguay —fuera de su servicio habitual—, sufrió una trágica colisión en la boca del río Uruguay con un carguero estadounidense que venía de bajada, a consecuencia de la cual se hundió rápidamente, perdiendo la vida gran cantidad de tripulantes y pasajeros.

Antes de la segunda guerra mundial, es estudiada en Río de Janeiro la posibilidad de explotar los yacimientos de manganeso de Urucum, reconocidos como de los más ricos del mundo, pertenecientes a la familia Chama (brasileños-libaneses). Nuestra empresa es la que cotiza y realiza transportes experimentales en lanchas de 800 toneladas. Consultada sobre la posibilidad de un transporte intenso y continuado, propone la construcción de garandumbas (lanchas-balsas, cuadrilongas) para la navegación en convoyes con retropropulsores a motor de dos y tres hélices, y timones que gobiernan todo el convoy, sistema experimentado y adoptado desde 1917 en los transportes de cargas gruesas en el Mississipi por la Federal Barge Line y otras corporaciones privadas, estimando que el mayor costo de los retropropulsores sobre los remolcadores corrientes sería compensado por el menor costo de las lanchas-balsas proyectadas, sin gobierno, sin maniobra propia, de líneas rectas, de dimensiones, calado y tonelaje adecuados a las características de nuestros ríos, muy distintas de las del Mississipi. Sobrevenida la segunda guerra, no volvió a plantearse el problema del mineral de Urucum hasta recientemente y en circunstancias por cierto muy diversas de las imperantes cuando tuvo origen aquella iniciativa. A juzgar por las instalaciones y elementos especiales llegados para este fin, el transporte fluvial sería de Matto Grosso a Palmira (Uruguay) para trasbordo directo a ultramar (difícilmente con participación de buques argentinos).

Competencia Foránea

Las empresas fluviales nacionales han perdido, sin duda, contactos e iniciativa en transportes fluviales con los países vecinos, adquiriendo, en cambio, cada vez mayor importancia la participación internacional en la navegación fluvial de nuestros ríos Paraná y Paraguay. Hasta 1950 fueron solamente buques argentinos, paraguayos, brasileños y uruguayos los que remontaron el río, arriba de Paraná, límite de navegación de buques de ultramar (Bajada Grande). Desde 1950, buques holandeses, británicos, alemanes, etc. a motor, de 1.000 a 1.500 toneladas y reducido calado, con procedencia de Rotterdam, Liverpool o Hamburgo, llevan sus cargas y pasajes al Paraguay y Matto Grosso, y se establecen luego por varios viajes consecutivos en el tráfico fluvial Asunción-Montevideo, recibiendo y entregando de y a los buques de ultramar de sus mismos armadores por trasbordo, lo que les permite economizar aportes impositivos en sus respectivos países de matrícula, haciendo gravitar en una mayor proporción el flete fluvial, ingresos que no computan ni pueden controlarse. Estos buques entran por el Guazú y pasan por Corrien-

tes, utilizando nuestro río, dragado y balizado, sin cumplir formalidad alguna. Nuestras autoridades sanitarias, migratorias, de policía o fiscales, ignoran su paso. Sin embargo, con nieblas se recuestan en nuestras islas; compran víveres enviando su botes a tierra y si llegan a causar algún daño a las boyas o balizas, lo más probable es que se culpe a algún buque nacional. Desde hace algunos años las sociedades de prácticos, argentinos y paraguayos, en acuerdos sindicales, les obligan a escalar en Paraná u otro puerto argentino para embarcar o desembarcar prácticos y lo hacen de arribada forzosa, sin cumplir formalidades ni abonar emolumento alguno al eludir toda intervención sanitaria, de policía o fiscal. De regreso de Asunción despachan en el Consulado argentino para una escala sin operaciones comerciales. Pagan, únicamente, las tarifas de practicaje que establecen las sociedades sin control oficial.

Así nuestra flota ha perdido una gran parte del tráfico internacional por nuestros ríos, que en otro tiempo monopolizaran prácticamente empresas privadas con buques de bandera nacional, por puerto Madero.

TRÁFICO DE CARGAS FLUVIALES

Justamente lamentada fue, en 1923, la temprana desaparición del jefe de cargas, señor Juan Lavarello, pero afortunadamente sus sucesores, don Juan Simonetti y don Pedro Baker, actuaron con eficacia, visitando personalmente y de manera continua al comercio de la capital e interior, que veía en ellos dignos representantes de la empresa por su corrección y especiales condiciones de carácter. Contaban con la colaboración de los activos agentes en los puertos del litoral y les secundaban también, alejados temporariamente de sus funciones, jefes de almacenes, de agencias, de revisión, comisarios, agentes de carga, etc. entre los que recordaremos a Luis P. Vismara, Rómulo Orelli, Luis D'Agostini y C. Cosentino, viajando constantemente al interior para difundir entre el comercio las ventajas que ofrecía la reorganización de la empresa en cuanto a regularidad, seguridad, rapidez y economía en los transportes, sobre cualquier otro servicio fluvial o terrestre.

CAPÍTULO XVII

LA LÍNEA RÍO URUGUAY

Es por el río Uruguay, a través de los puertos argentinos de Concordia, Yerúa, Colón, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, y los uruguayos de Salto, Paysandú, Fray Bentos, Mercedes –sobre el río Negro–, Dolores y Soriano –sobre el río San Salvador, con trasbordo en boca Yaguary– y Palmira, que se encauza la mayor parte de la producción de la Mesopotamia rumbo a Buenos Aires y Montevideo. Esa producción procede de las zonas productoras sobre los ríos Uruguay y Alto Uruguay, Río Grande do Sul y noroeste de la república Oriental, en combinación con los buques de la entonces filial Cía. Uruguaya de Navegación, que mantiene salidas semanales de Montevideo a Salto y puertos uruguayos. De Buenos Aires se cumplen tres salidas semanales fijas y a horario de buques postales, con pasajeros y carga, hasta Concordia y escalas argentinas. Además, dos salidas de cargueros semanalmente y convoyes de lanchas a remolque de acuerdo con las necesidades del tráfico.

Debido a la inseguridad de la profundidad en los pasos arriba de Colón –pasos con lecho de arena unos y otros de piedra–, la compañía mantiene en Concordia y en los talleres de Salto, dos vapores-trasbordos de pasajeros, construídos expresamente: el *Surubí* y el *Corrientes* –luego *Concordia*–, cuatro remolcadores de reducido calado y más de veinte lanchas tipo "galpón" de poco calado, con los que asegura los trasbordos en todo momento y sin demora. Parte del personal del paquete mayor se transfiere al buque de trasbordo, y es aquél, el paquete en viaje de bajada, que da el aviso sobre el estado del río y la necesidad de trasbordar, al de subida.

Lo que se transporta de bajada son principalmente frutos del país: lanas, cueros secos y salados, productos y subproductos de saladeros y frigoríficos, carnes envasadas, sebo, huesos; además, maderas pesadas y livianas, cereales, semillas oleaginosas, aceites, harina de trigo

y subproductos de molino, arroz y cargas perecederas: huevos, aves, fruta —principalmente citrus—, desde puertos o estaciones de origen por ferrocarril o camiones, contratando la empresa el flete y la atención del transporte del interior a puertos y trasbordos, incluso seguro marítimo. De esta manera afluyen a Concordia frutos, madera y yerba desde Caseros, Federación, Chajarí; y por Uruguayana-Libres, desde muy adentro del estado de Río Grande do Sul. Ese mismo tráfico, con procedencia del noroeste del Uruguay y frontera de Río Grande do Sul, es atendido por los buques de la filial Cía. Uruguaya de Navegación, con destino a Montevideo.

No descuida la empresa, por cierto, el movimiento que afluye a los puertos intermedios de la línea como Yerúa, Colón, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, que aportan además de un importante tonelaje de cereales y semillas oleaginosas, la mayor carga de huevos, aves y frutas cítricas, con apreciable porcentaje para trasbordo al exterior.

Por Colón sale la producción de la rica zona granjera de San José —colonias israelitas—; por Concepción del Uruguay desde Basavilbaso; por Gualeguaychú desde Urdinarrain. Gualeguaychú tiene el privilegio del servicio directo desde Buenos Aires, que dos veces por semana, desde Dársena Sur, el paquete que la atiende sale a última hora para amanecer en destino y viceversa. A este servicio —que tanto debe añorarse a pesar de la facilidad actual de viajar por avión o en automóvil vía Constanza—, se sumaba el de un buque motor de trasbordo, que a la vez que conectaba hasta dos veces diarias con Fray Bentos, aseguraba la combinación con todos los paquetes de la línea Buenos Aires-Concordia, ida y vuelta, y los uruguayos de Montevideo-Salto.

Las cargas ascendentes de Buenos Aires dársena o de domicilio, son conducidas a los puertos o a domicilio por los servicios organizados por un gran servidor de la empresa, el señor Giuliano Costa, cuyos herederos aún se benefician, después de medio siglo, de la eficacia, seriedad y confianza del tradicional "expreso" para el comercio entrerriano. Esas cargas, como en todas las líneas y transportes al interior, están constituídas por comestibles, textiles, maquinarias, artículos de construcción, etc.

El Puerto de Concordia y la Navegación hasta Colón

Una crónica de "La Nación", de octubre de 1958, ilustrada con una vista de las instalaciones del puerto de Concordia, prácticamente desierto, señalaba que este puerto cuando no contaba con dichas instalaciones tenía un movimiento de casi un millón de

toneladas anuales —período 1935-38— y hoy, más de 20 años después, el movimiento es una pequeña fracción de aquella cifra.

Las obras de derrocamiento de los pasos "Hervidero" y "Corralito", tan ansiadas y celebradas en su tiempo por la navegación y el comercio, ya que los técnicos oficiales aseguraban que, a la par de eliminar los peligrosos fondos de piedra, se obtendría una profundidad mínima permanente que haría innecesarios los servicios de la flotilla de buques trasbordadores, se trocaron luego en gran desencanto. En efecto; las restingas y formaciones rocosas que en esos pasos se eliminaron, al precio de una gran obra, indudablemente servían de represa o elementos naturales de contención de las aguas, que así se mantenían crecidas por más tiempo. Al eliminarse, ciertamente, se eliminó un peligro real y se profundizó el canal, pero sin duda alguna a expensas de un más rápido desagüe y un mayor deslizamiento de arena y canto rodado, en forma tal que ambos pasos dejaron de ser reguladores del calado de acceso a Concordia y Salto, para serlo en cambio los otros pasos de arena, de menor agua, entre Concordia y Colón.

Es de esperar que al realizarse las obras hidroeléctricas llamadas del Salto Grande, tanto la Argentina como el Uruguay, consideren la necesidad de efectuar trabajos complementarios que aseguren un mayor calado de acceso a Concordia y Salto. Además, bien harán las autoridades de ambos países si deciden poner término a las formalidades burocráticas actuales que traban la libre y amplia comunicación de las poblaciones de ambas márgenes del Uruguay, con lo cual revivirá felizmente la convivencia que conocieron desde su origen, hasta que a raíz de la primera guerra mundial se establecieron las obligaciones de identificación. que habrían de agravar las de Salud Pública, migraciones, consulares, aduaneras, etc. Así las gentes de una y otra orilla volverán a vivir mancomunadas por estrechos lazos de sangre y amistad, y el río volverá a ser un elemento de beneficio común, no de separación o aislamiento.

Deberán, asimismo, las autoridades argentinas y uruguayas, suprimir o modificar gravámenes y restricciones, creados sin razón, en circunstancias de momentáneos desacuerdos políticos, como los impuestos que gravan pasajes marítimos y fluviales al exterior, que no rigen sobre pasajes del FF. CC., aviones o embarcaciones menores; emolumentos consulares y por despacho de buques; derechos de anclaje, portuarios y fiscales, por cada escala, con recargos extraordinarios fuera de horario, que fueron la causa de la limitación y supresión de escalas y servicios. Lo lógico para buques fluviales, si han de mantenerse algunos gravámenes, es que éstos sean razona-

bles y mensuales, para estimular el mayor número de escalas en interés de las poblaciones que sirven.

Al Margen de una Botadura

En oportunidad de realizarse la botadura del buque-motor *Madrid* –1938– de 1.500 toneladas, construído en los talleres de Carmelo (R. O. del U.) fueron invitados al acto miembros del gobierno de Montevideo y un grupo de argentinos y uruguayos representativo de los círculos marítimos y comerciales de ambas orillas, actuando como madrina de la nave la distinguida señora Sara Valverde Lyons de Ortiz Grognet, hija del que fuera capitán y jefe de armamento de nuestra empresa filial, la Cía. Uruguaya de Navegación, y de las antecesoras Mensajerías Fluviales del Plata, el siempre recordado capitán de navío (r.) de la Armada Uruguaya, don Braulio Valverde, ejemplo de disciplina y rectitud.

La ceremonia fue precedida por una visita a las instalaciones y dependencias del astillero, cuyos almacenes contaban con una importante existencia de materiales para la construcción y reparación de buques, mientras sobre gradas se mostraban las quillas de dos nuevas embarcaciones de más de 70 metros de eslora –obras recientemente iniciadas– y otras dos con parte de sus cubiertas ya completadas, próximas a ser botadas.

En los talleres fue ofrecido al personal un asado criollo, mientras que a bordo de la motonave de pasajeros *Ciudad de Concepción* se servía un almuerzo del que participaron unos cien comensales. Investían la representación del gobierno uruguayo el ministro, doctor Abalcazar García y el Director General de Aduanas, señor Baldomir, hermano del presidente de la República. A los postres el doctor García usó de la palabra, comenzando por una improvisación en la que, tras de agradecer la invitación, reflejó la viva impresión que le producía participar en esa fiesta del trabajo, cuya significación exaltó en términos elocuentes. Luego el Ministro dió lectura a un extenso discurso, preparado en Montevideo, cuyo texto, entre otras cosas, era un eco de las frecuentes críticas y recriminaciones de la prensa uruguaya con respecto a los servicios de la compañía. Se hablaba de monopolio, de tarifas abusivas, incumplimiento de itinerarios, etc. recordando que hasta principios del siglo había sido Montevideo puerto terminal en el Río de la Plata, para ir cediendo posiciones en beneficio del de Buenos Aires, que absorbía el mayor movimiento. Como corolario, el Ministro terminó aconsejándonos encauzar nuestros servicios en forma de hacer renacer intercambios y reanudar las escalas en Paysandú y Palmira, utilizando las nuevas obras portuarias que permitían las operaciones directas de muelle a buque.

Aunque enemigo por temperamento de toda polémica —máxime en esas circunstancias—, mi conciencia de que éramos blanco de ataques injustos me obligó a formular una aclaración. Mientras el orador cosechaba aplausos de los periodistas y también de algunos de nuestros directores, me puse de pie antes de que otros probables oradores lo hicieran, pedí disculpas por ello e improvisé nuestra defensa. El Ministro oyó entonces lo que tal vez no esperaba; sólo —dije— podía atribuírse a falta de información e incomprensión de las autoridades lo que él acababa de decir. Mencioné —creo que prolijamente— los decretos y disposiciones de distinto tipo, uruguayos y argentinos, que determinaban la imposibilidad material de restablecer itinerarios anteriores y obligaban a los buques argentinos a escalar únicamente puertos argentinos, y a los uruguayos solamente en puertos uruguayos. Eran disposiciones sanitarias, aduaneras, policiales, consulares, impositivas, etc. de ambos gobiernos, que a partir de 1920, temporariamente algunas, permanentes otras, restringían hasta el punto de una práctica prohibición el movimiento de pasajeros por paquetes fluviales en una y otra orilla. En cuanto al intercambio de encomiendas, cargas perecederas y otras mercaderías en ambas direcciones, también disposiciones oficiales —económicas, de salubridad, etc.— de los dos gobiernos, habían decretado la desaparición de los envíos de granja consistentes en aves, huevos, caracoles, frutas, legumbres, forrajes, etc. etc. y sólo de tanto en tanto se transportaban desde puertos uruguayos a Buenos Aires algunas partidas de frutos en tránsito al exterior, que por razones prácticas y económicas se recibían en buques de carga, para ser conducidas directamente al costado de buques de ultramar.

Cuando di término a mi exposición, no quedaban ya en turno otros oradores...

Meritorios Profesionales

Entre los capitanes baqueanos del río Uruguay y del Plata, se distinguen en mi recuerdo, Karstulovich, Fausto Deluchi, Julián Imaz, Juan Solari, Czar (padre e hijo), y entre los uruguayos se destacan los capitanes E. Muró y Braulio Valverde. Todos ellos colaboraron con desinterés en la formación de hábiles timoneles, aspirantes a baqueanos y a capitanes de cabotaje, puestos en los que a partir del año 24 únicamente fueron admitidos en los buques de la empresa los hijos del personal de ésta, con una preparación escolar mínima de 6º grado y presentación de referencias personales a satisfacción. (En el Círculo de Oficiales, Capitanes y Baqueanos dictábase un curso preparatorio para los exámenes reglamentarios de la Prefectura General Marítima.)

Aunque sin una estricta sujeción a las jurisdicciones en que actuaron, quiero también extender mi particular recuerdo a comisarios y agentes como Juan van der Vee y Rogelio Rivas (de la ex Platense Flotilla), Andrés de Bartolomei (luego gerente de la Cía. Uruguaya de Navegación), Alfredo Del Co, Armando Sidotti, Radamés Petraglia, Egidio Gelcich, Juan Bruzone y Severo Scarcelli; los mayordomos Mario Pedemonte, Hugo de Franceschini, M. Calvo, M. Drivet, Juan Botta, que tan lealmente sirvieron a la empresa.

CAPÍTULO XVIII

EL GRAN SISTEMA DE LOS RÍOS PARANÁ Y PARAGUAY

Es por los ríos Paraná y sus grandes afluentes el Alto Paraná y el Paraguay, que se encauza originalmente el mayor movimiento desde el interior de nuestro continente a los puertos del litoral fluvial, antaño única vía, principalmente a Buenos Aires, Montevideo y ultramar. Es la variada producción de la dilatada cuenca de estas vías navegables, que unen las poblaciones de Matto Grosso —el estado de mayor extensión del Brasil—, desde Cuyabá, la capital del estado sobre el río homónimo, afluente del Paraguay; San Luis de Cáceres, sobre el mismo río Paraguay; Corumbá, el centro comercial de mayor importancia a pocos kilómetros de puerto Suárez (Bolivia), sobre la laguna de Cáceres, que constituye la única vía de salida por el río Paraguay, de Santa Cruz —el departamento más grande de Bolivia—, al Plata. La capital de este departamento, Santa Cruz de la Sierra, que dista aproximadamente 800 kilómetros de puerto Suárez, por caminos de tierra de relativamente fácil tránsito, fue durante muchos años la principal vía de las exportaciones del oriente de Bolivia, consistente en caucho, pieles silvestres, metales (plata), plumas de valor (garzas y paraísos), a la vez que por esta misma vía Santa Cruz y Matto Grosso, realizaban la mayor parte de sus importaciones.

Antes de entrar a detallar las actividades comerciales por los grandes afluentes del Paraná en los años anteriores a la estatización de nuestra Compañía, me parece del mayor interés recordar particularidades de su aspecto físico, la topografía de sus costas, sus panoramas y atracción turística, así como su navegabilidad.

El río Paraguay.—Este gran río, principal afluente del Paraná (con su conocida denominación de Alto Paraguay arriba de Asunción), se caracteriza por servir con su navegabilidad las comunica-

ciones fluviales internacionales entre cuatro naciones, en un recorrido de más de 1.800 kilómetros desde su confluencia con el Alto Paraná (éste tiene apenas 800 km. navegables desde Corrientes hasta Fco. Mendes). Seis leguas arriba de Corrientes, transpuestas las restingas de piedra de Punta Itá-Corá, señaladas por boyas luminosas y que afloran con río bajo, hay que franquear el paso Brasilero, de arena, que forma como la barra de la desembocadura del Paraguay. Este paso con frecuencia limita el calado de los buques, pero la arena es fácil de desviar por dragado o por la simple remoción, accionando la hélice de un remolcador fijo (fondeado).

Transpuesto el paso y la isla del Cerrito, pocos kilómetros aguas arriba se llega al puerto de Las Palmas, del Chaco; un pontón amarrado sobre la costa y los galpones sobre la misma son los depósitos de la producción de la antigua sociedad Las Palmas del Chaco Austral. La colonia, distante 10 kilómetros en el interior, se comunica por un ferrocarril decauville. Su fundador, don Carlos Hardy, pionero en la explotación del quebracho para la producción de rollizos para la exportación y fábrica de extracto de quebracho (tanino), instala en la colonia la primera usina eléctrica que se introduce en el país; cultiva plantaciones de caña y establece el primer ingenio de azúcar en el Chaco. Sus sucesores, la S. A. Las Palmas del Chaco Austral, evolucionan dedicándose al cultivo del algodón e instalan desmotadoras.

Pasando Las Palmas, la monotonía del curso inferior, de bajas barrancas, es interrumpida en algunos tramos. Al aproximarse a Humaitá, hay pronunciadas desviaciones por las vueltas del río, que en partes se remonta con rumbo al sur, quedando a la vista las ruinas que recuerdan la triste contienda fratricida.

Pocas leguas aguas arriba se llega a puerto Bermejo, con embarcadero flotante, que principalmente sirve el intercambio con las pequeñas embarcaciones que remontan el río Bermejo, del M.O.P. y otras particulares de los establecimientos de la zona. A menos de tres leguas aguas arriba, se enfrenta la desembocadura del río Bermejo. Cuando la creciente de este río, en primavera, encuentra al río Paraguay bajo, el enorme caudal forma como un rápido: el ímpetu de la corriente y la fuerza de los remolinos es tal que dificultan la navegación, representando un serio riesgo aún para embarcaciones de cierta magnitud. Son varios los remolcadores y lanchas desaparecidos en la turbulenta correntada y arrastrados por kilómetros río abajo, sin dejar rastros de tripulantes y algunos ni de sus cascos.

Dos leguas más al norte, sobre la margen izquierda, se halla Pilar, la población paraguaya más importante sobre el río al sur de Asun-

ción, región citrícola, hoy algodonera y centro industrial, ostentando próxima a la ribera la fábrica de tejidos de algodón más grande del Paraguay, adelanto que debe al espíritu de empresa del industrial italiano Paolo Alberzoni, establecido en aquel país poco después de la primera guerra mundial.

Poco cambian las características de las costas hasta llegar a las barrancas de Formosa, donde está situada la progresista capital de la provincia homónima, terminal de la línea de los FF.CC. del Estado que va hasta Embarcación (Salta). Sobre las barrancas se levantan los guinches, galpones e instalaciones que facilitan el trasbordo de las cargas de vagón a buque y viceversa; en la extremidad norte, un muelle flotante, atracadero de buques de pasajeros con varias dependencias aduaneras y de inmigración. Frente a Formosa, la población paraguaya de Villa Alberdi, con la que mantiene un activo tráfico de pequeñas embarcaciones.

A continuación la costa argentina, más bien baja y anegadiza, alterna en parte con pequeñas barrancas; la costa paraguaya algo más elevada, sin poblaciones de mayor importancia, algunos obrajes y establecimientos ganaderos; Villa Oliva y puerto Sara, de los señores Patri, sobre la margen paraguaya; Colonia Dalmacia sobre la argentina.

Veinte leguas más arriba se llega al paso de Angostura, que en época de estiaje constituye un serio inconveniente por la poca profundidad sobre los bancos de arenas movedizas; pasado éste se llega a Villeta, población paraguaya naranjera, con muelle de madera de relativa importancia. Más al norte se levanta sobre la misma costa el frigorífico y fábrica de San Antonio, el principal establecimiento de esta índole en el Paraguay; luego, sobre la orilla opuesta, la población argentina de Pilcomayo, situada en la confluencia del río del mismo nombre y el Paraguay que constituye el límite norte de nuestra república. Tiene un importante muelle flotante conectado a la barranca por planchadas de hierro, con depósitos para el activo tránsito de la producción de la zona y colonia Clorinda, sobre el río Pilcomayo, a 25 kilómetros de la desembocadura. Frente a Pilcomayo se encuentra Itá-Enramada, población menor, sede del resguardo y estación de prácticos paraguayos.

La costa sobre el Chaco paraguayo poco cambia, siempre más baja que la oriental; en cambio ésta tórnase de interesante perspectiva con el Cerro Lambaré, que el curso del río contornea en parte; es alta y boscosa hasta el astillero de puerto Sajonia, luego nuevamente acantilada formando el elevado promontorio de piedras rojizas que avanza sobre el río y es conocido por Itá-Pyta-Punta. Al trasponer ésta, se abre la visual presentándose la agradable perspectiva de la

ensenada en cuyo interior se levanta la pintoresca e histórica ciudad de Asunción, capital de la República.

Prosiguiendo dos leguas río arriba, se pasa frente a la gran fábrica de carnes de Zeballos-cué y cinco más allá llama la atención en el centro del río el islote del Peñón, piedra cónica que se eleva a más de 15 metros de altura sobre el nivel normal del río. La ribera sobre el Chaco se presenta cubierta de palmares; la opuesta con vegetación más frondosa, bosques de curupay y lapacho. Los pasos de menor agua son de fondo arenoso, salvo los de Pedernal e Itacurubí (a 50 y 60 leguas al norte de Asunción) pero que no ofrecen mayor riesgo. Las poblaciones sobre la costa Este son pequeños caseríos entre los que se destacan: Villa del Rosario, puerto Ybapobó y Villa Concepción, esta última de mayor significación urbana y puerto de tránsito de Ponta Porá al sur de Matto Grosso. El muelle y obraje de Ybapobó, de la firma Devoto y Carbone, de Buenos Aires, con ferrocarril de su propiedad, cuya exportación de maderas iguala muchas veces en importancia a la de don José Fassardi, de Asunción, durante muchos años la firma exportadora en ese ramo más importante del Paraguay.

Sobre la margen del Chaco, las fábricas de tanino de la International Products, de New York, en puerto Pinasco; luego la más antigua del Chaco paraguayo en puerto Casado, de la firma homónima; por la costa oriental puerto Max y los saladeros de San Salvador y Risso. Frente al río Apa, que señala el deslinde de la República del Paraguay con el Brasil, sobre la margen del Chaco, la fábrica de tanino de puerto Sastre y promediando la distancia que separa a éste de Guarany —el último puerto con industria de tanino paraguayo— sobre la margen derecha Isla Margarita (Paraguay) y sobre la izquierda Murtinho (Brasil) escala obligada para los buques que deban recalar por operaciones o aprovisionamientos en cualquiera de los puertos brasileños situados más arriba. En Murtinho las autoridades de sanidad, inmigración, de policía y de alfándega (aduana), cumplen visitas e inspecciones tal como si se tratara de una escala sobre el Atlántico.

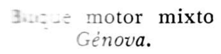
Aproximadamente 10 leguas arriba, sobre la margen brasileña se levanta el cerro Pão d'Assucar; el curso del río serpentea las estribaciones de las sierras y en cierto momento resulta difícil descubrir la prosecución del curso, se diría un lago. Sobre la margen paraguaya, otras 10 leguas más allá, se llega a fuerte Olimpo o Borbón, avanzada colonial establecida en 1792; casi enfrente se halla el establecimiento saladeril de Barranco Branco, sobre el lado brasileño. Desde Pão d'Assucar el río ofrece un panorama de verdadera atracción turística. Habitan esta región indios nómades guaycurús,



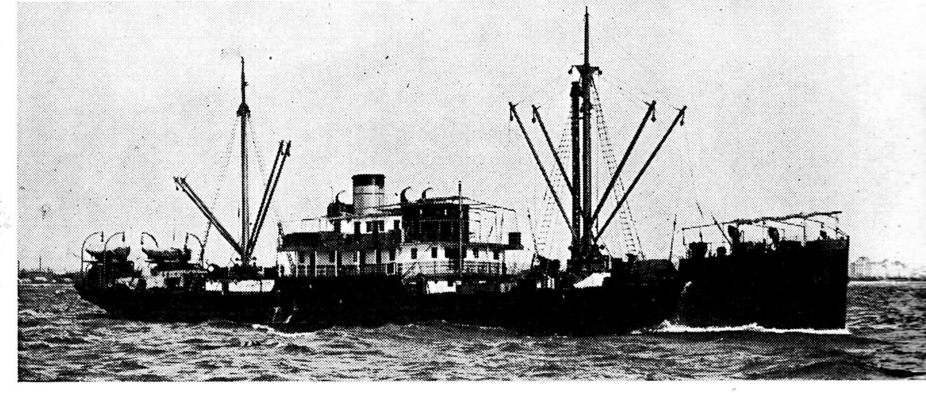
Puerto de Corumbá (Matto Grosso).



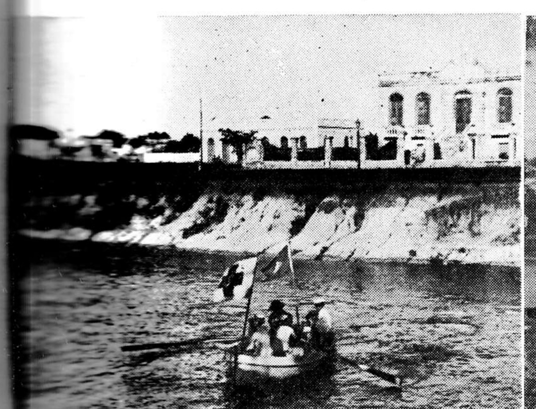
Palmas Chicas, sobre el río Alto Paraguay.



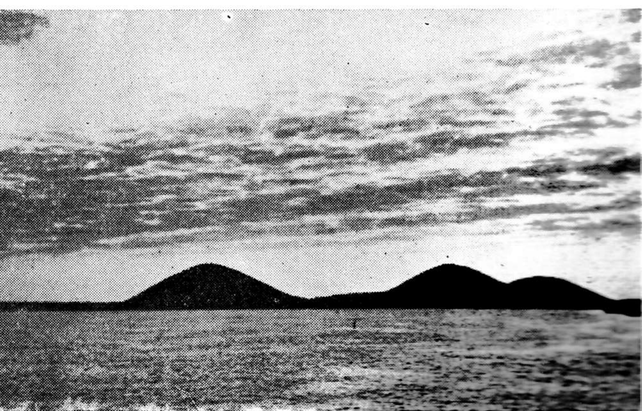
Buque motor mixto *Génova.*

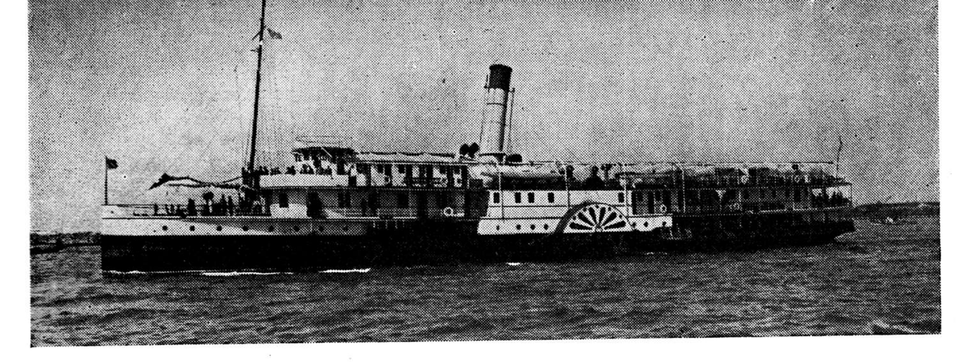


Puerto Murtinho (Alto Paraguay) sede de autoridades de control internacional.



Cerros Fuerte Olimpo (Alto Paraguay).

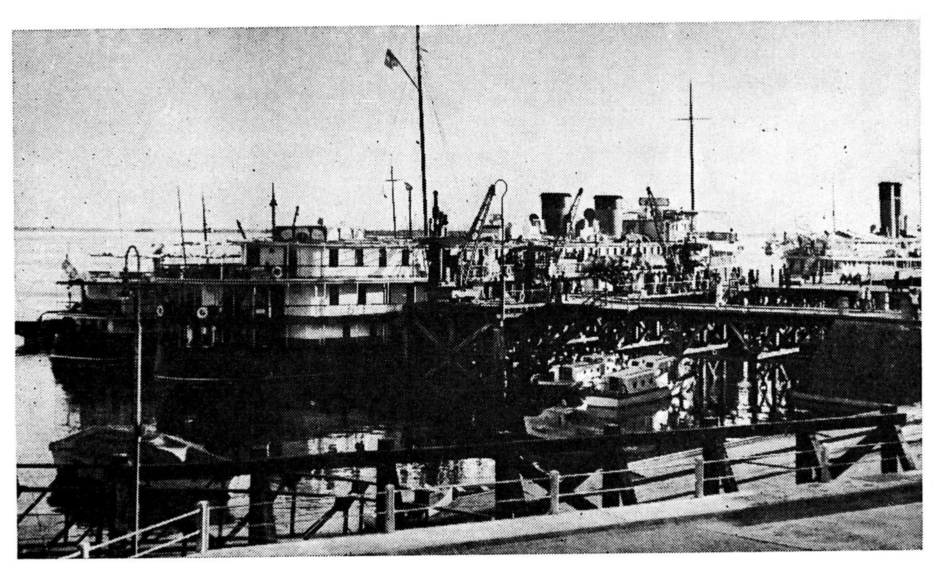




Vapor *Guarany*.



Un brindis por la paz del Chaco a bordo del *Bruselas*, con el presidente del Paraguay Dr. Guggiari y el Dr. Adolfo Mugica, actual canciller.



Combinaciones y transbordos, puerto de Corrientes.

que navegan con sus típicas piraguas; la vegetación exuberante y los accidentes de la costa —que tórnase baja— salpicados de exóticas palmeras, conforman un bello paisaje tropical que se extiende hasta más allá de Bahía Negra, último fortín paraguayo en la orilla opuesta, cuya posesión y dominio alternara con Bolivia, bajo la denominación de puerto Pacheco. Remontando ya arriba de Bahía Negra comienza lo que fuera dominio brasileño sobre ambas márgenes, presentando el aspecto de extensos bañados. Las primeras diez leguas de esta costa occidental anegadiza fueron cedidas por Brasil a Bolivia, como contribución a una salida de Bolivia por el Río Paraguay.

Cuando las costas nuevamente se levantan, es ya jurisdicción brasileña exclusiva sobre ambas márgenes y surge sobre la ribera oeste el cerro de Coimbra, en las estribaciones de la sierra de Urucum, sobre el que se yergue el histórico fuerte colonial que levantaron los bandeirantes portugueses para contener las incursiones de los indios guaycurús y para oponerse a una ulterior penetración hispana. El río es estrecho, presentando una hermosa perspectiva: parecería que su corriente hubiera partido una pequeña sierra de morros. El fuerte, a mitad de altura del cerro, se diría ideado para batir el río y defenderse por su frente y costados, pues estando la parte interior completamente indefensa, bastaría que un supuesto enemigo, trepándose a la cumbre, desplomara las piedras sueltas y el fuerte quedaría inutilizado.

Legendario Desafío. — Recuerdan los corumbaenses que en 1801 fue Coimbra atacada por cuatro goletas españolas procedentes de Asunción, al mando del gobernador y auxiliadas por veinte canoas. Fue la primera vez que en el corazón de América meridional se empleara el cañón. Las tribus beduinas payaguás y guaycurús debieron estremecerse de terror ante el estrépito formidable del bronce. En un intervalo del combate el jefe español envió al comandante portugués del fuerte una intimación, diciendo:

> Bordo Goleta N. S. del Carmen, 17 Sept. 1801. — Ayer tarde tuve el honor de contestar el fuego que V. S. hizo desde ese fuerte y habiendo reconocido que las fuerzas con que voy inmediatamente a atacarlo son muy superiores a las de V. S. no puedo menos que vaticinarle el último infortunio, pero como los vasallos de S. M. Católica saben respetar las leyes de la humanidad aun en medio de la fuerza; por tanto pido a V. S. se rinda a las fuerzas del Rey mi amo, pues de lo contrario a cañón y espada decidiré la suerte de Coimbra sufriendo su desgraciada guarnición todas las extremidades de la guerra, de cuyos estragos se

verá V. S. libre si conviene con mi propuesta o contestándome categóricamente ésta en el término de una hora. Firmado: Lázaro de Rivera.

El mismo mensajero de esta intimación terminante fue portador de esta gallarda contestación del comandante de Coimbra:

> Coimbra, 17 de Sept. 1801. Tengo el honor de contestar a V. S. categóricamente que la desigualdad de fuerzas fue siempre un estímulo que animó mucho a los portugueses a no desamparar su fuerte, defenderlo hasta las últimas extremidades, a repeler al enemigo y/o sepultarse bajo las ruinas de los fuertes que se les confiaron. En esta resolución están todos los individuos de este presidio que tiene el distinguido honor de verse frente a la excelsa persona de V. S. a quien Dios guarde. Fdo. Ricardo Franco D'Almeida.

Los hijos del Cid pudieron ver que no eran los únicos dignos de Numancia y cómo el heroísmo portugués comprendió el honor de su bandera y de su fuerte. Después de nueve días de sitio, la flota española se retiró con algunas pérdidas.

Todavía hoy, los buques mercantes que remontan el río, aun habiendo cumplido las formalidades usuales en puerto Murtinho, deben detenerse frente al fuerte y recabar la autorización de la comandancia del mismo para continuar su viaje, requisito a que están obligados los buques en horas de sol.

De Coimbra Arriba.—Prosiguiendo aguas arriba la margen occidental continúa alta y serrana. La oriental es llana; es el altiplano de Matto Grosso rico en pastos, zona de cría de ganado criollo y zebú. A poco más de diez leguas arriba de Coimbra se encuentra puerto Esperanza, la estación terminal —sobre la margen izquierda— de la Strada de Ferro Norestina del Brasil. Un pequeño vapor brasileño, el *Fernándes Vieira*, atendía regularmente la combinación de pasajeros y correspondencia entre Esperanza y Coimbra, ajustando su itinerario a la llegada y salida de los trenes.

Desde Esperanza al norte, las sierras de Urucum se alejan de la margen oeste. Continúa baja la oriental y llegando a la confluencia del Tebicuary aun con el río bajo configura un extenso bañado; el curso en parte es casi O.E., cuando en un recodo se llega a Ladario, antigua base naval y astillero del Estado. Sobre las altas barrancas, un poco más al norte, está Corumbá, arriba de los 19° latitud sud, a casi 3.000 km. por vía fluvial de Buenos Aires (35° latitud sud). Corumbá constituye una verdadera avanzada de la civilización; bien delineada, con edificios altos, está llamada a un futuro de gran

riqueza por los minerales que encierran las sierras de Urucum (que no dejan de ser, además, una pintoresca atracción). Su clima es caluroso pero saludable.

Después de la segunda guerra mundial es construído frente a Puerto Esperanza el puente a través del río Paraguay, de 1.800 metros de largo, con mínimo de 19 metros de luz sobre río crecido y 25 con río bajo, así como la vía férrea que llega a Corumbá. (Esta línea férrea, de conformidad con un convenio que Brasil celebra con Bolivia, es rápidamente prolongada hasta Santa Cruz de la Sierra, y en agosto de 1955 llega a San Pablo el primer tren de 12 vagones tanques con petróleo boliviano para las refinerías brasileñas. Hasta ahora la administración brasileña es única en todo el recorrido, sin control alguno boliviano. Los resultados de la explotación del tramo boliviano tal vez no sean compensatorios por muchos años.)

A cinco leguas remontando el río se entra en la laguna de Cáceres, que con las de mayor extensión Uberaba y Guahiba, más al norte, constituyen embalses naturales del río Paraguay, de fácil navegación hasta Corumbá, con 9 y 10' de calado la mayor parte del año, y que en los meses de mayores bajantes (estiaje) se navegan con 6' en los pasos de menor agua.

Navegación Brasileña en el Río Paraguay. — Una breve historia de los servicios brasileños de navegación por el río Paraguay hasta Corumbá, permite señalar que desde la época colonial hasta los tiempos de López, efectúan este tráfico pequeños veleros, que desde Montevideo emplean dos y tres meses para remontar el río y 30 a 40 días de vuelta a favor de la corriente. Mientras el aprovisionamiento mundial de caucho dependió únicamente de la producción de Sudamérica hasta 1919 (siendo Manaos, sobre el Amazonas, el puerto de mayor exportación) por vía fluvial Corumbá-Montevideo se exportaba, entre otros productos, gran parte del caucho del oriente boliviano.

El primer buque mercante a vapor que navega por el río Paraguay, como ya se ha dicho, es el *Marqués de Olinda;* poco después el *Conseilhero Paranhos* y el *Visconde de Ipanema,* todos a ruedas laterales; el primero construído de madera, 128 toneladas y máquinas de alta y baja de 80 H. P.; los otros dos de 90 ton. y 40 H. P. construídos para la Companhia de Navegaçao do Alto Paraguai, de Río de Janeiro, fundada por José Antonio Soarez bajo los auspicios del gobierno imperial y en base a una subvención, considerada extraordinaria, de 25 contos de reis por viaje redondo Montevideo-Corumbá, de aproximadamente 45 días de duración. Recibe además concesiones de terrenos para depósitos y astilleros en Ladario, próximo a Corumbá. Se inicia este servicio fluvial a fines de 1859 y continúa en

forma irregular durante cuatro años, hasta el apresamiento del *Marqués de Olinda* por los paraguayos en 1864, hecho éste que motiva la declaración de guerra del imperio del Brasil al Paraguay, y la ocupación de Coimbra y Corumbá por los paraguayos.

Dos años después de terminada la guerra, es fundada en Río de Janeiro (1872) por Francisco José de Figuereido, la Companhia de Navegaçao a Vapor (precursora del Loide Brasileiro), con un capital de 4.000 contos; recibe una subvención de siete contos y medio mensuales para un servicio de pasajeros y cargas de Río a Montevideo. El mismo decreto imperial de subvención, le asegura la reintegración del déficit eventual de una línea fluvial Montevideo - Matto Grosso con trasbordo a buques menores hasta Cuyabá. En enero de 1886 adquiere los nuevos vapores fluviales a ruedas laterales, con casco de acero, de 700 ton. de porte y comodidades para 20 pasajeros *Ladario* y *Diamantino,* construídos especialmente en Escocia y continúa operando hasta 1890, cuando por decreto del ahora gobierno federal se hace cargo de este servicio la nueva Companhia de Navegaçao Loide Brasileiro, fundada ese año. Esta incorpora a su patrimonio el de la Companhia de Navegaçao a Vapor, con la obligación de cumplir los servicios subvencionados de su antecesora entre Río y Montevideo, así como la línea fluvial Montevideo-Matto Grosso, con escalas en puertos argentinos y paraguayos (datos extractados del boletín geográfico brasileño - Diciembre 1947). Con interrupciones, por razones políticas y deficitarias, es cada vez restablecida esta línea fluvial con mayores subsidios, para resarcir al Loide Brasileiro las pérdidas de esta explotación.

En 1906 construye tres unidades de 1.000 ton. de porte, a doble hélice en 10' de calado. En 1918 Brasil confisca los buques alemanes y austríacos surtos en puertos brasileños, que entrega a la administración del Lloyd Brasileiro, para su incorporación a servicios transatlánticos a Europa y Norteamérica. Con ese motivo y con miras a una más directa y eficiente administración de la línea fluvial, es ésta arrendada a la compañía Minas y Viaçao do Matto Grosso, con sede en Corumbá, incorporando a la misma remolcadores y lanchas que pertenecieron a empresas alemanas en puertos brasileños de Río Grande do Sul. Con todo, poco mejoran los resultados de esta explotación, atribuyéndose las pérdidas a la competencia de las líneas argentinas y en 1922 la Cía. Minas y Viaçao rescinde el contrato. El Loide, ya patrimonio nacional, toma nuevamente a su cargo la línea fluvial y resuelve la construcción en Alemania de tres unidades más económicas, a motor, pero que incorpora recién en 1925. Son de 1.000 ton. de porte en 9', con comodidad para 20 pasajeros y 12½ nudos de velocidad, que denomina *Argentina, Uruguai* y *Paraguai* y que con

relativo éxito al principio, sometidos a periódicas reparaciones, mantiene todavía en actividad, no obstante que el mayor tráfico está hoy prácticamente encauzado por la vía férrea que une a Matto Grosso y el oriente de Bolivia con San Pablo y Santos. En varios decretos relacionados con esta línea se expresa:

"Considerando o governo federal a necessidade de incrementar o trafego fluvial em toda extensa fronteira do Estado do Matto Grosso, ya pela economía do estado como pela evidente atençao que deve merecer toda región fronteiriça, e dispensar assistencia de comunicaçao eficiente em toda a faixa limitrofe com paises estrangeirs. . .". Por decreto-ley de febrero 1943, el Loide Brasileiro transfirió esta línea a una nueva entidad autónoma (SNBP) Servicio de Nav. da Bacia do Prata, de patrimonio federal.

Los Servicios Argentinos al Alto Paraguay y Matto Grosso. — Desde la iniciación de sus servicios, La Platense Flotilla británica, establece su paquete a ruedas *Aurora* —luego *Cuyabá*— entre Asunción y Buenos Aires, servicio que su sucesora Compañía Mihanovich continúa con bandera argentina y en 1906 manda construir expresamente los vapores a ruedas *Asunción* y *Corumbá,* por entonces los más rápidos y confortables, con capacidad para 100 pasajeros de primera clase y 100 de tercera (proa), de 250 toneladas de carga, con los que establece un servicio quincenal directo de Buenos Aires a Corumbá y escalas, efectuando servicio postal y de cabotaje entre puertos paraguayos. Luego, cuando disposiciones paraguayas exigen para efectuar cabotaje paraguayo un porcentaje de tripulantes y prácticos paraguayos, la compañía establece el viaje semanal Asunción-Corumbá, con una sola unidad y tripulación paraguaya, con un capitán de bandera argentina, combinando en Asunción con los paquetes de la línea a Buenos Aires. Para la atención de las cargas de bajada, salen de Asunción —aguas arriba— buques-motores, vapores y convoyes de lanchas argentinas y paraguayas, que regresan completos o completan de trasbordo en Asunción, de acuerdo al estado de los ríos.

Las fábricas de extracto de quebracho del Chaco paraguayo, ya por el año 1922 requieren hasta 10.000 toneladas de bodega mensuales. Las maderas paraguayas y de Matto Grosso, entre livianas y pesadas, demandan en cualquier momento entre 10.000 y 15.000 toneladas mensuales de bodega; los saladeros de Matto Grosso, Ladario, Barranco Branco, Murtinho y los paraguayos, de 1.000 a 2.000 toneladas mensuales de acuerdo a su faena. No es regular, pero es importante, el transporte de palmeras para postes, que llenan las necesidades de telégrafos y teléfonos, para nuevas líneas y renovaciones.

Completado el tramo de la línea férrea FCNE do Brasil, Baurú/ Esperanza, sobre el río Paraguay, la empresa, en la imposibilidad

de poder establecer una agencia en las proximidades de la estación, instala una agencia flotante, destacando embarcaciones que el agente embandera brasileñas a su nombre para servir de pontón-depósito de mercaderías, a la vez que de local para la agencia. Yerba, café, productos saladeriles y madera llegan por ferrocarril desde el interior de Matto Grosso para nuestro litoral, Buenos Aires y Montevideo, pero a medida que la línea férrea va absorbiendo el mayor movimiento de cargas brasileñas, reduce el tráfico por el Plata a cargas gruesas: harina, sal, combustibles (kerosene y nafta) y otras de importación que encuentran aun ventaja por la vía fluvial desde el Plata sobre la vía férrea de Santos y San Pablo a Esperanza (río Paraguay).

Es a partir de 1923 que la empresa se ve abocada a la necesidad de adquirir y activar la construcción de nuevas unidades, para responder a la creciente demanda de bodegas. No es tan sólo el tráfico entre países ribereños sobre estos grandes ríos; es prácticamente la totalidad del comercio, del intercambio internacional del Paraguay y de Matto Grosso que afluye sin cesar, estimulado por las facilidades que le ofrece la organización de la empresa para la atención de las cargas de tránsito. Los señores Juan B. Schiaffino y Pedro Ginesta, jefes de la sección Aduana y de Lanchas y Tránsito, respectivamente, merecen ser recordados por la dedicación y celo que demostraron siempre en la atención de este tráfico confiado a la empresa. Secundados por activos auxiliares que recorren los manifiestos de cuanto buque llega de ultramar a Buenos Aires, proveen sin demora lanchas, medios y elementos requeridos para el inmediato trasbordo y reexpedición de las cargas recibidas, sin descuidar la defensa del consignatario cuando corresponde interponer reclamos a buques, aseguradores o transportadores por averías, robos, etc. Las mercaderías con destino al Paraguay llegan a Buenos Aires consignadas a la empresa —en virtud de órdenes y convenios renovados año tras año— y ella se encarga de situarlas en los puertos de destino, con la máxima rapidez, por intermedio de sus buques fluviales especialmente aptos para cualquier operación. Debo aquí recordar a las principales firmas del Paraguay, que fueron cargadores de primera línea para la empresa *.

* José Fassardi, Manuel Cichero, Anderson Clayton, Mackinon y Coelho, Ongay y Araiz, Paolo Alberzoni, Banco Agrícola del Paraguay, Cervecería Paraguaya S. A., Cía. Yerbatera del Amambay, Cía. Ybapobó SAC, Luis J. Báez, Antonelli Hnos., Abraham y Salomón, Cía. Americana de Luz y Tracción, Enrique Cazenave, Cuevas Hnos., Campos y Quebrachales de Puerto Sastre, Devoto y Cía., Manuel Ferreira SAC, Ferretería Alemana S. A., Ferretería Universal, Cía. Comercial Inmobiliaria (Fonciere) Paraguayo-Argentina, Cía. Comercial del Paraguay, Forno y Valle, Rius y Jorba, Staudt y Cía., Sociedad Forestal de Puerto Guarany, Zanotti, Cavazzoni y Billi, Berthomier y Calmajane, Urrutia

Las compañías de navegación de Europa, Norteamérica, Extremo Oriente, etc., de acuerdo con la empresa, aceptan cargas para el Paraguay a flete directo. La compañía, por otra parte, lleva su servicio a asumir la reexpedición de las exportaciones del Paraguay, que el comercio de aquel país le confía plenamente cuando carece de representación en Buenos Aires o Montevideo. Esta intervención de la empresa incluye la contratación del flete de ultramar y seguros, atención de la documentación, negociaciones bancarias, etc. Se trata de cargas gruesas de importante tonelaje, que comprenden frutos del país, de saladeros y de fábricas de conservas, cueros secos y salados, tasajo, extracto de quebracho, madera, yerba mate, tabaco, fibra de algodón y derivados, semillas oleaginosas, aceites y cargas valiosas como el petit grain; plumas, minerales, caucho, etc.

Cámara de Comercio Argentino - Paraguaya. — El 20 de abril de 1928, a iniciativa de los representantes diplomáticos argentino y paraguayo en Asunción y Buenos Aires, que lo eran, entonces, el doctor Ricardo Olivera y D. Pedro Saguier, respectivamente, con el patrocinio de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, se constituye en nuestra capital la Cámara de Comercio Argentino-Paraguaya, a la vez que en Asunción, por la misma iniciativa, es fundada la Cámara de Comercio Paraguayo-Argentina. La adhesión del comercio es unánime. El doctor Manuel Augusto Montes de Oca, por sus relevantes dotes y antecedentes, es nombrado presidente de la Cámara de Buenos Aires, correspondiéndole al autor de estas páginas ocupar la vicepresidencia en su carácter de administrador de la Cía. Argentina de Navegación. En un período posterior me cabe el honor de ser designado presidente de la Cámara por voto unánime, y debí aceptar muy complacido tal distinción por entender que de esa manera se hacía efectivo y se ratificaba el reconocimiento del comercio de ambos países hacia la empresa de mi administración, por la eficacia y el celo con que servía los intereses del intercambio entre Argentina y Paraguay.

En oportunidad de cumplirse el 25º aniversario de la fundación de la Cámara, a invitación de su distinguido y activo presidente D. Aníbal Cichero Pitré, asistí a los actos celebratorios realizados en el local de la Cámara y en la Bolsa de Comercio, así como al banquete servido luego en el restaurante de Harrods, oportunidad en la cual hicieron uso de la palabra el doctor Benjamín Banks —distinguido jurisconsulto y ex ministro de Hacienda del Paraguay—, el señor

Ugarte y Cía., Villagra Hnos., Scavone y Cía., The River Plate Quebracho Co., Ruggero Hnos., William Paats, Remmele y Cía., International Products Co., Ipa SAC. e I., Industria Paraguaya de Carnes S. A., Krausch y Cía., Levy Hnos., La Industrial Paraguaya S. A., Latorre y Cía., Molinos Harineros del Paraguay, Buelink y Cía., Lorenzo Manzoni S. A., Pérez y Sanjurjo S. A., Carlos Casado S. A., etcétera.

Cichero Pitré y el presidente de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, D. Enrique Lutjohann. Todos ellos, al evocar complacidos y con particular elocuencia la fundación de la Cámara, pusieron de manifiesto su activa y eficaz intervención en todos los asuntos de interés común para acrecentar los beneficios del intercambio, a la vez que estimaron inevitable poner de relieve las dificultades y trabas incomprensibles que gobiernos posteriores pusieron a esa acción, malogrando tantas felices iniciativas, en una posición francamente hostil a las conveniencias de los dos países vecinos y hermanos.

Relevamiento del río Paraguay. — No podemos cerrar este capítulo sin un homenaje de recordación al capitán don Luis Tossini, del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (Navegación y Puertos), a quien se debe, además del relevamiento de los ríos Paraná y Uruguay (cuyos planos sirvieron para compilar el primer derrotero de nuestros ríos en 1928), el completo relevamiento del río Paraguay y la confección de los planos del curso del mismo desde Km. 0 —confluencia con el río Paraná— hasta muchos kilómetros aguas arriba de Corumbá. El capitán Tossini, para cumplir esta misión, debió sobrellevar penurias y privaciones al tener que valerse de pequeñas embarcaciones argentinas y paraguayas que no le brindaban las mínimas comodidades exigibles personal y profesionalmente, en contraste con las del buque balizador *MOP-119*, que tenía asignado en jurisdicción argentino-paraguaya.

Capítulo XIX

EL MOVIMIENTO EN LA LÍNEA PARANÁ - PARAGUAY

En todo tiempo, desde 1922, cumple la empresa con un servicio mínimo de dos salidas postales de pasajeros —en jueves y domingos— de Dársena Sur para Asunción y escalas (comprendiendo éstas los puertos más importantes sobre ambas márgenes, de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Paraguay), que luego aumentan con una tercera salida en días martes que se cumple, según el estado del río, hasta Corrientes o hasta Asunción, consultando una mejor atención de las combinaciones en Corrientes de y para el Alto Paraná en temporada de turismo.

También queda establecida una salida de buques mixtos con itinerario fijo y otra de cargueros, semanalmente, hasta Asunción y escalas. Cuando se incorporan los primeros mixtos a motor, son dos las salidas de éstos hasta Asunción y dos o más las de cargueros a Corrientes y escalas intermedias. Fuera de estos servicios e itinerarios, fleta la empresa otros buques al Chaco paraguayo y Matto Grosso, así como a Barranqueras, Corrientes y cualquier otro puerto del litoral conforme a la demanda y disponibilidad de cargas. Los mixtos tipo *Amberes* en servicio fijo, con río normal remolcan lanchas y en su viaje quincenal regular el convoy mueve —de subida y bajada— entre tres mil y cuatro mil toneladas de flete.

Los paquetes tipo *General Alvear* y *Ciudad,* en viaje redondo Buenos Aires - Asunción y escalas, mueven entre 400 y 800 pasajeros y de 300 a 600 toneladas de carga, incluyendo de 3.000 a 5.000 bolsas y jaulas de encomiendas, fruta, aves y huevos. Los servicios de los paquetes son confiados a capitanes y baqueanos de reconocida pericia que, sonda en mano, al segundo de su reloj cronómetro, cruzan las canchas del río, atraviesan los pasos y salvan los obstáculos hasta en las noches más inclementes y oscuras con una serenidad que con-

trasta, por cierto, con las prácticas de los navegantes de altura. Cumplen así los paquetes su itinerario con río normal a horario y con bajantes sufriendo atrasos que difícilmente exceden de 5 ó 6 horas. Tomando en cuenta todos los factores adversos y aun varaduras y averías, en el año los itinerarios se cumplen en un 90 a 95 %. La confianza y serenidad con que capitanes y baqueanos efectúan esta navegación y maniobras, es respaldada por la seguridad que les infunde el funcionamiento de máquinas y motores propulsores, confiados a jefes de máquina y colaboradores de capacidad y responsabilidad probadas, que se complementan admirablemente con los oficiales del puente.

Merecen recuerdo entre los capitanes y baqueanos de la línea Paraná - Paraguay: Matías Lucachi, Feliciano Amarilla, César Polenta, J. Milich, Urdapilleta, Scarcelli, Maidana, Cuevas y muchos otros de iguales méritos, sin pasar por alto la lealtad de algunos de los más antiguos, iniciados en los primeros paquetes allá por el fin del siglo, entre ellos Núñez y Benitez. De los jefes de máquina es justo mencionar a Moglione, con más de 25 años en el *París*, los hermanos Penco, los Parodi, Berninsone, Cucoresse, Debitonto, Mandich, todos ellos y sus numerosos colegas respaldados siempre por la competente asistencia y colaboración de los inspectores de máquinas Facio, Haymes, Gardellini, Benedetti, Costa, etc. celosos profesionales para quienes las máquinas no tenían secretos.

Otro nombre, el del capitán Pedro Machado, surge aquí para poner de manifiesto sus aptitudes e indiscutidos conocimientos en el servicio de instructor de timoneles y baqueanos, con una larga experiencia del río y la maniobra, sensible siempre a la palabra de reconocimiento de sus superiores.

Transportes excepcionales. — Así pueden calificarse los transportes de las colonias menonitas, emigradas de Canadá, que llegan a Buenos Aires y Montevideo en contingentes de 500 y hasta 1.000 personas con destino a puerto Casado (Paraguay), para ocupar las tierras que les adjudica el gobierno del Paraguay, transportes que son confiados a nuestra empresa y que se realizan con beneplácito y satisfacción general por las condiciones y regularidad de los viajes. Los grupos de menonitas —familias enteras— recibíanse con sus equipajes, herramientas y útiles de trabajo directamente de los buques de ultramar en los buques mixtos expresamente equipados, con instalaciones desmontables bajo y sobre cubierta, que sin demora los conducían de Montevideo o de Buenos Aires a puerto Casado —2.000 kilómetros de navegación aguas arriba—, en 5 ó 6 días. Allá descendían para ser internados en el Chaco paraguayo, amparados por leyes de aquel país que les aseguraban tranquila convivencia y la práctica de sus

ritos. Llegan otros de puertos europeos y de Extremo Oriente embarcados por el puerto de Shanghay, sumándose más de 15.000 menonitas que en el curso de pocos años producen y exportan del Chaco paraguayo, algodón, tabaco y otros productos tropicales y subtropicales, sin excluir algunos cereales: trigo y maíz para su consumo.

Puertos del Chaco y Formosa - Combinaciones Ferro-fluviales. — El sorprendente crecimiento de la producción del Chaco y de Formosa, no encuentra obstáculos y sí todas las facilidades deseables para su salida por los puertos de Pilcomayo, Formosa, Bermejo, Las Palmas y Barranqueras. Varios años antes de que el MOP iniciara las obras de los puertos de Barranqueras y Formosa, y las instalaciones de muelles flotantes en Pilcomayo, Bermejo y Las Palmas, la empresa o sus agentes instalaron los primeros galpones sobre las barrancas, pero considerando los riesgos que representaban las crecientes, en puerto Barranqueras destaca pontones y lanchas permanentes con guinches a vapor y plumas que, a falta de otros elementos fijos en tierra, descargan y cargan de barranca o directamente de y a vehículos las cargas de subida y las más voluminosas de la producción de bajada. Cuando se terminan las líneas férreas del Estado, las tan ansiadas Metán-Barranqueras y poco después Embarcación-Formosa, comienza la expansión de los entonces incipientes cultivos de algodón y se afianza la producción azucarera de Salta y Jujuy, ofreciendo para el azúcar y otros productos un flete ventajoso, por combinación ferrofluvial, Salta-Buenos Aires. Por su parte, los activos agentes de la empresa señores Nicolás y Miguel Cetcovich, de Barranqueras y Giacopello y Gorleri, de Formosa, recorren las zonas de influencia de aquellas líneas y atraen más y más cargas a la combinación.

La empresa adquiere y amplía las instalaciones sobre las barrancas de Formosa, cuyos guinches con poder de 5 toneladas y amplio radio de alcance permiten asegurar un rápido trasbordo de buques a vagón y viceversa; instala canaletas y cintas transportadoras, al propio tiempo que provee a las obras de consolidación de la barranca, que encomienda a la reconocida competencia del ingeniero Raúl Dubecq, obras que a la vez dan estabilidad a las vías con vagones al borde mismo de la barranca.

Con el anclaje de "muertos" en el lecho del río, refuerza las amarras de los buques en tierra, permitiendo estacionar buques en segunda y tercera andana. Estas disposiciones se adoptan en previsión de los riesgos a que están expuestos los barcos en épocas de creciente en Formosa.

Terminadas estas obras, viaja el administrador de la empresa a Salta, acompañado por el jefe de tráfico de los FF. CC. del Estado,

Sr. Pérez. Ante sus gestiones, la mayoría de los ingenios aceptan la combinación ferrofluvial —de dicho ferrocarril y nuestra compañía—, estableciéndose un adicional sobre la tarifa ferroviaria a Formosa, que cubre a la vez la operación de trasbordo y el riesgo marítimo, el flete fluvial Formosa-Buenos Aires y descarga en destino, con todo lo cual resulta una sensible diferencia —para menos— en el flete Salta-Buenos Aires con respecto al ferroviario directo de Tucumán a Buenos Aires, no obstante el mayor recorrido. Es así que por Barranqueras y Formosa se encauza una gran parte de la producción de Salta y Jujuy con destino a Buenos Aires y puertos del litoral, así como, ocasionalmente, al Uruguay (exportación). Esa corriente de cargas, además del azúcar y algodón incluye: minerales —plomo, estaño, plata— de la National Lead Co., de la Minera Aguilar y extracto de quebracho de Jujuy.

Sin combinaciones, la producción total de algodón de Formosa: fibra, semilla, aceite, etc., sale por su vía natural, los puertos de Pilcomayo, Formosa y Bermejo, mientras que la mayor parte de la producción del Chaco se vuelca por Barranqueras. La competencia ferroviaria —FF. CC. del Estado y Provincial de Santa Fe desde Villa Ángela— sólo consigue obtener el transporte a Buenos Aires desde las estaciones más mediterráneas y mediante concesiones al margen de sus tarifas, lo que les lleva a admitir la conveniencia del transporte hasta Barranqueras por el menor recorrido y la aplicación de sus tarifas al 100 %.

La producción de azúcar del ingenio Las Palmas, así como el tanino y la más reciente del algodón, afluye siempre y enteramente a su puerto Las Palmas (Chaco).

Movimiento y combinaciones por Santa Fe — El éxito de la combinación ferrofluvial que tanto favorece la producción del norte, afecta la producción tucumana, que reclama rebajas y concesiones de los ferrocarriles, entonces Central Córdoba, Central Argentino y del Estado. Con el propósito de satisfacer en lo posible a los ingenios tucumanos, nuestra empresa propone al administrador de los FF. CC. del Estado, Sr. Fernández Beschstedt una combinación ferrofluvial por sus líneas Tucumán-Santa Fe-Buenos Aires. El ferrocarrii comisiona al jefe de tráfico Sr. Pérez para que con el señor Horacio Sánchez Loria, en representación de la empresa, estudien todas las combinaciones posibles desde las estaciones del F. C. del Estado por la vía fluvial Santa Fe-Buenos Aires. Estos convenios son realizados directamente por el señor Sánchez Loria, en su carácter de representante de nuestra compañía, y se establece que los FF. CC. del Estado deben percibir en cualquier caso su tarifa básica, a fin

de no exponerse a reclamaciones de las otras empresas, el Central Córdoba y Central Argentino.

Otras combinaciones por el puerto de Santa Fe para Buenos Aires y el litoral, favorecen a muchos productores de carbón y leña de Santiago del Estero.

La empresa reconoce al señor Sánchez Loria una comisión sobre estos fletes y varios años después, siendo éste diputado por Tucumán, le es promovido un juicio político por la retribución percibida. Con este motivo es citado por la comisión de la Cámara, presidida por el diputado Dr. Francisco Correa, el administrador de la empresa, quien, al prestar declaración justifica y documenta que las asignaciones cuestionadas corresponden a una actividad muy anterior a la elección del señor Sánchez Loria como diputado.

La actividad de la compañía se extiende a Cuyo; su representante Sr. Cayetano Cosentino viaja allá en procura de fletes y consigue desviar gran parte del transporte de vino de San Juan a Buenos Aires y puertos del litoral, por vías de los FF. CC. del Estado a Santa Fe, restando un importante volumen de cargas al F. C. Pacífico. Así, toda la producción de vino de Bodegas y Viñedos Giol y de otros industriales conocidos, se acoge a la ventaja que le ofrece la combinación ferrofluvial para sus envíos a Buenos Aires, Chaco, Misiones, etc. Esta desviación perdura hasta que se produce la estatización de los transportes.

Otros Puertos de la Línea — Servicios y Competencia — La producción de Corrientes que hasta los años 1926 27 no cuenta más que con frutos del país: cueros, lanas, etc., de saladeros, citrus de Bella Vista, Lavalle y Goya, hortalizas de Goya y Esquina, tiene también su expansión después del año 1930 con el algodón y derivados, a lo que se suma posteriormente el arroz que sale por los puertos de Colonia Valencia, Empedrado y Esquina, sobre el Paraná.

La provincia de Santa Fe vuelca al río por sus puertos fluviales de Reconquista, Mal Abrigo, Piracuacito y Puerto Ocampo su producción del norte: lino, tanino, quebracho, azúcar, algodón y cereales y al igual que Entre Ríos, por sus principales puertos, a los que pueden arribar los buques de ultramar, exporta directamente su ingente producción de cereales, que en períodos de bajante por la limitación del calado, se entrega parcialmente al tonelaje fluvial para completar bodegas de ultramar en Buenos Aires o La Plata. La empresa tan sólo circunstancialmente atiende estos transportes de cereales, empeñada en la mejor atención de los puertos del norte y en cumplir los compromisos contraídos con las combinaciones ferrofluviales.

Son numerosos los armadores de buques fluviales que trafican

con maderas y otras cargas de los puertos del norte, utilizando lanchas a remolque de buques a motor o remolcadores; son también legión los pequeños buques a motor dedicados al transporte de fruta. La Compañía Argentina de Lanchas, con importante flota de lanchas y remolcadores, forma convoyes de 1.500/2.000 toneladas, y con buques motores modernos entonces como el *Águila* y el *Argos* de 1.500 y 2.000 toneladas de porte, de reciente construcción, mueve importante tonelajes. Tienen también activa participación el *C. A. I. M.*, de los señores Giambelli, de Rosario; la empresa Murchison, con una flota de lanchas de primer orden denominadas *Prim* –hasta 1.500 toneladas en 11' de calado– arrastradas por poderosos remolcadores.

Entre los años 1920 y 1940 otras empresas argentinas como "La Rosarina S. A." mantienen servicios regulares con unidades de escaso porte –200/300 toneladas– a motor, rápidas, que en la estación de cosecha cítrica se dedican con preferencia al transporte de naranjas a granel, paraguaya y correntina. La empresa Lottero y Ugalde, con una flotilla de buques a vapor y a motor, durante muchos años cumple servicios de carga, atendiendo con preferencia los puertos de Corrientes y Chaco argentino. Un sinnúmero de buques a motor independientes de 250 a 500 toneladas– son fletados por antiguas agencias como Carlos Sarsotti, de Santa Fe, Pedro Tobal y Cía., Piñón y Vidal, de Buenos Aires, Reggiardo, de Gualeguaychú, etc., para transportes varios de acuerdo con la momentánea demanda. Algunas de éstas continúan todavía en actividad.

En el Paraguay, la flota de la firma Carlos Casado –pionera en el Chaco paraguayo– y la flota de buques a vapor, remolcadores y lanchas de su filial la S. A. Carabelas, transportan quebracho y extracto de quebracho de su producción, confiando a nuestra empresa –de la que son agentes en aquel puerto paraguayo– todo el excedente de la producción de sus fábricas, así como el pasaje de su numeroso personal.

Merece párrafo aparte la actividad y contactos con la empresa de la International Products, como ya se ha dicho, empresa norteamericana de vastos recursos, radicada en el Paraguay. Esta empresa contrata con la nuestra todos sus transportes de personal, instalaciones, abastecimientos y producción de tanino de Puerto Pinasco (Chaco Paraguayo) de 30/50.000 toneladas anuales, que renueva año tras año, pero cuando instala su frigorífico en San Antonio y deben afrontar el transporte de carne congelada, sus directores en EE. UU. resuelven considerar con preferencia las ofertas de los astilleros norteamericanos para la construcción de dos buques frigoríficos, descar-

tando el proyecto de nuestro ingeniero Horn para esas construcciones en Carmelo (R. O. del U.).

Las nuevas unidades frigoríficas *Itororó* y *Aquidabán*, con las que la International Products contaba poder efectuar un transporte regular de productos congelados de bajada y cargas generales ascendentes, tropiezan desde el comienzo con toda clase de inconvenientes y puede decirse que no efectúan un solo viaje sin ser asistidos por los buques de la empresa, aun con río crecido y normal. Con río bajo, la situación se agravaba al tener que limitar el tonelaje de carga —que, naturalmente, no podía resultar compensatorio—, y aun así, sufrir varaduras y prolongadas interrupciones en sus servicios, hasta que al cabo de dos años la compañía armadora resuelve la venta de ambos buques para prestar otros servicios en el Mar Caribe, y limita la actividad del establecimiento a la industrialización de carnes y productos envasados. Esto da oportunidad para que la International Products contrate con nuestra empresa el transporte de la producción del Frigorífico San Antonio, además del que se venía cumpliendo con la producción de tanino de puerto Pinasco.

Finalmente, cabe recordar que en 1927 se constituye en Londres la compañía de navegación Bolivian Concessions, siendo agentes en Buenos Aires los señores Chadwick Weir y Cía. Adquiere los buques *Presidente Siles* y *Presidente Saavedra* —ex *Mahmondié* y *Soumene*, respectivamente— que llegan del Danubio para efectuar servicios regulares entre Montevideo-Buenos Aires y Asunción-Puerto Suárez. Son de características fluviales, doble hélice, 800 ton. de porte y 12 nudos, destinados a transportar materiales para la exploración y explotación del oriente de Bolivia. Con río crecido, llegan en dos ocasiones a descargar en las márgenes de Guahiba. Conducen lanchas auxiliares como complemento o prolongación de bodegas. Sin embargo, después de los primeros viajes realizados con crecientes y al sobrevenir las primeras bajantes, son tantas las dificultades con que tropiezan por varaduras, falta de personal idóneo y averías, que uno de los buques es retirado y el *Presidente Saavedra* —que se hundiera cargado a la salida de Buenos Aires— es reflotado por la empresa y luego vendido por cuenta de los aseguradores a armadores argentinos, que lo convierten en lancha arenera.

CAPÍTULO XX

EL ALTO PARANÁ – UNA ÉPOCA TRASCENDENTAL DE SU DESARROLLO

Es ésta la otra gran arteria fluvial afluente del Paraná –considerada su corriente original misma– de la que sólo la naturaleza geográfica de las regiones que cruza y el curso alto de sus aguas, pueden justificar una denominación aparte. Pero tiene su fisonomía y su historia particular y de ahí que estemos situados en otro escenario al considerar los antecedentes y la realidad contemporánea de su explotación y desarrollo.

Características y navegabilidad.—El río Paraná, arriba de su confluencia con el río Paraguay y en todo su curso internacional en que establece la frontera entre la república del Paraguay, sobre la margen derecha, y los E. U. del Brasil y la República Argentina, sobre la margen izquierda, se denomina Alto Paraná. Arriba de los saltos del Guayra, en Brasil, es nuevamente el río Paraná. Su aspecto hasta 200 km. río arriba, poco más allá de Ituzaingó, no difiere mayormente del Paraná correntino entre Esquina y Corrientes, salvo que su curso entre este último y Posadas es E.O., con lecho arenoso, islas y costas bajas sobre la margen paraguaya, en tanto que es alta la costa correntina, sin alcanzar estas barrancas la altura que presentan entre Lavalle y Empedrado. El menor caudal de agua lo acusa tan sólo su menor profundidad. Remontando el río de Ituzaingó a Posadas, se enfrentan las grandes islas de Yaciretá, Apipé y Talavera, las que abren su curso en numerosos brazos distantes entre sí, de menor profundidad, fuerte correntada y lecho de piedras. Algunos lomos rocosos afloran sobre la superficie, según la altura del río.

La navegación de este tramo es difícil y peligrosa; los rápidos del Apipé limitan el calado de los buques en época de estiaje a 4 ½, pero más peligrosa aún resulta la travesía del paso Carayá, que constituye el más serio obstáculo de la navegación, debido a los

Paisaje del Alto Paraná.

Transporte de madera por alzaprima.

Cascada en el Alto Paraná.



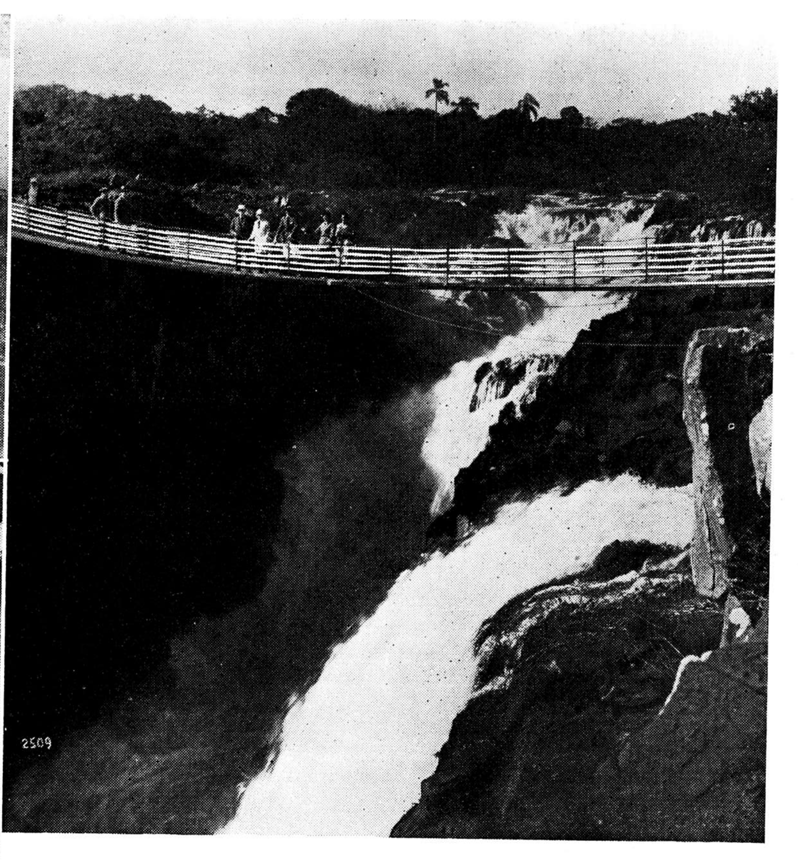
Jangada en formación.



Garganta del Diablo (Cataratas del Iguazú).

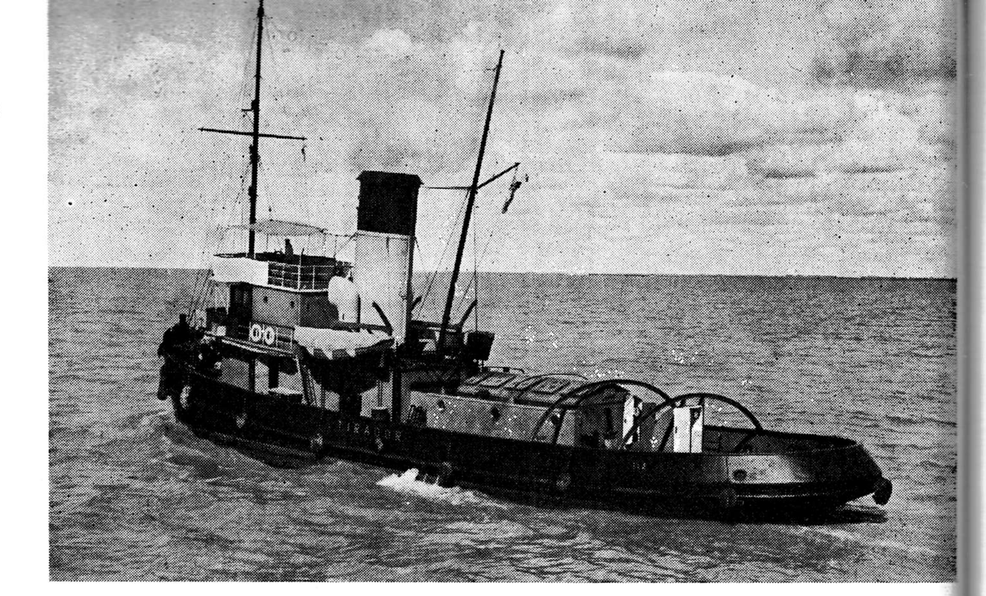
San Ignacio; cactus gigante.

Vapor *Asunción* en Pto. Aguirre (hoy Iguazú).

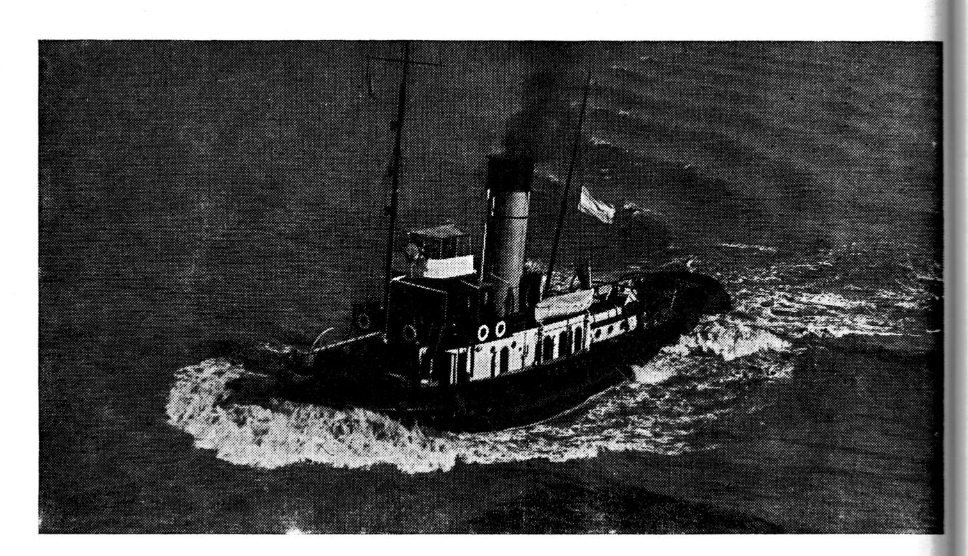


Arriba, izquierda: vapor *Ituzaingó*, atracado en Pto. Mendes (Brasil). A la derecha: una de las caídas y puente colgante en Saltos del Guayra (Brasil). A la izquierda: señor Colin H. Grattan, en su estación de radio.

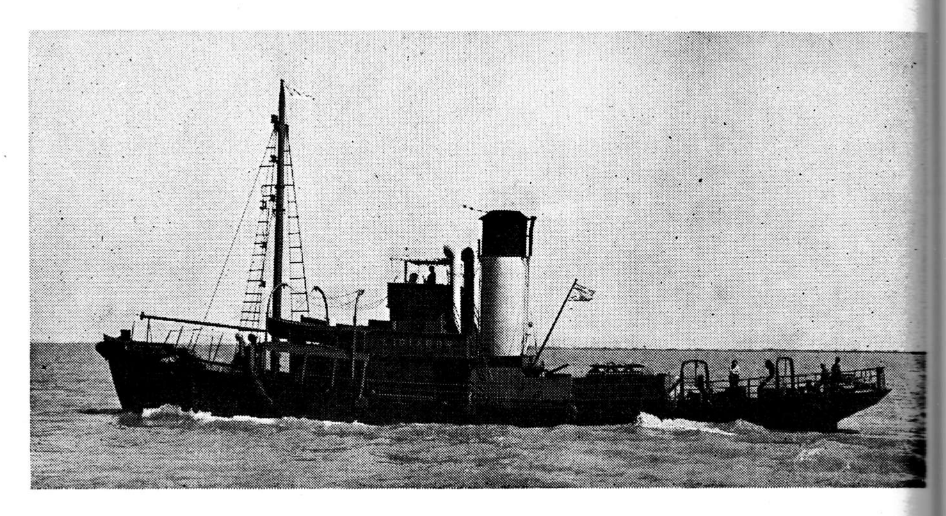
Remolcadores:



Tirador.



Regidor.



Lidiador.

violentos virajes del curso entre restingas de piedra y fuerte correntada, que obligan a la vez a la limitación del calado y la eslora de los buques.

Con anterioridad a la propulsión mecánica, los buques a vela al llegar a Ituzaingó, plegaban sus velas y proseguían río arriba recurriendo al botador y a la sirga si el nivel de las aguas les permitía, en su calado, salvar los pasos; contrariamente, efectuaban trasbordo a embarcaciones menores y éstas proseguían auxiliándose con los mismos elementos.

Con los primeros buques a vapor, cuya velocidad les permitía superar la correntada, los baqueanos de la zona reconocieron los pasos en los rápidos más convenientes para dirigir la navegación a propulsión mecánica. Algunos de los antiguos o los actuales baqueanos como Negro, Almirón, González, Salvado, etc., han de recordar lo que oyeron de sus padres, que fueron los iniciadores de la navegación por sobre los rápidos y restingas de piedra, con buques a vapor.

Frente a Posadas, la moderna y progresista capital del territorio (hoy provincia) de Misiones, el río es anchuroso. Vuelve a su curso N.S. Sobre la orilla opuesta está la ciudad paraguaya de Villa Encarnación, con la que Posadas sostiene un diario intercambio de pasajeros y vituallas, que transportan numerosas lanchas y embarcaciones menores a motor. Contigua a Encarnación está Pacú-cuá, la estación de los ferryboats del ex F. C. N. E. Argentino (hoy del Estado con el nombre de General Urquiza) que lo conecta con el ferrocarril paraguayo.

Rumbo al norte, el río se engalana con el panorama que ofrecen las colinas en ambas orillas, de tierra rojiza y lujuriosa vegetación; es como la revelación de la fecundidad de esta zona que otrora fuera meta de misioneros y que conserva rastros de su obra civilizadora en las reducciones indígenas que formaron y de las que luego fueron agresivamente expulsados.

Son pocos los rápidos y pasos difíciles que presenta la navegación desde Posadas al Iguazú; el más serio obstáculo lo constituyen los rápidos de Corpus, próximos a San Ignacio, que realmente son leves si se los compara con los de Apipé y Carayá, aparte de que aquéllos permiten dos pies de calado más que estos últimos.

A medida que se remonta, el río se enangosta; las cuchillas de las sierras se elevan, el curso es sinuoso y por entre las quebradas, ya en una u otra orilla, se descubren hermosos y espectaculares saltos de agua que forman los numerosos pequeños afluentes que contribuyen a mantener el caudal del río. Éste, al estrecharse y elevarse, corre siempre más presuroso formando remolinos. En algunos

recodos se descubren tranquilos remansos y playas de arena fina en las orillas.

El contratiempo mayor para la navegación en esta parte del río son las espesas nieblas que generalmente recubren el cauce del río en las noches serenas, hasta cierta altura de las márgenes; son nieblas cerradas, sucediéndose noche tras noche, que paralizan la navegación, obligando a los buques a recostarse sobre una u otra orilla, hasta que la luz solar las disipe. La navegación, en cambio, es posible con tiempo tormentoso o lluvioso.

La isla de Caraguatay, puerto Eldorado, la confluencia con el Iguazú, frente a las tres fronteras, son algunos de los panoramas que merecen recordarse. Traspasado el Iguazú, límite norte de nuestra república, sobre la misma margen izquierda, está situada Foz do Iguassú, población de alguna importancia, en otra época colonia militar y actualmente residencia de autoridades brasileñas de salubridad, migración, aduana, etc. Los buques para escalar en la margen brasileña deben obligatoriamente fondear, presentar sus documentos y llenar todas las formalidades antes de proseguir río arriba.

Los buques argentinos, para operar en la margen paraguaya, van munidos de documentación autorizada por las autoridades de Villa Encarnación o bien conduciendo un guarda paraguayo.

De Foz do Iguassú al norte, el río se angosta aún más; las barrancas se elevan gradualmente sobre acantilados de piedra en ambas márgenes de más de 30 metros en largos trechos; la altura de las barrancas no permite divisar más allá de ellas. Tan sólo cuando en las sinuosidades del curso se entrecortan los acantilados, por alguna quebrada de la sierra, pueden admirarse frondosos árboles entre el espesor de la selva virgen, habitada aún por tribus de indios nómades, que rehuyen la civilización.

Son más caudalosos pero menos numerosos, los afluentes que desde el altiplano se deslizan hacia el río, volcando sus aguas por sobre los acantilados en forma de saltos y cataratas visibles desde los buques que avanzan contra una fuerte corriente de 10 kilómetros en algunas partes. En ambas márgenes, se encuentra embarcaderos de obrajes y de establecimientos que cosechan yerbales naturales. Las instalaciones de estos embarcaderos consisten en zorras que se deslizan por las pendientes sobre rieles fijos, accionadas desde las barrancas por molinetes a vapor que sujetan y recogen con fuertes cables de acero a dichos vehículos, destinados a subir y bajar cargas y pasajeros desde el nivel de los buques, que tanto varía según las crecientes y bajantes. Los principales embarcaderos están situados a 15 y más leguas arriba de Foz do Iguassú. Sobre la margen paraguaya, Tacurú-pucú y Dorila, de la S. A. Industrial Paraguaya;

Tembey y Adela, de la Cía de Tierras Barthe S. A.; sobre la margen brasileña, Artaza, de Allica; Britania, de Mackinon y Coelho y Puerto Fco. Mendes Gonçalves, de la Cía. Matte Larangeira S. A., a poco más de 25 leguas de Foz do Iguassú. Es éste el punto extremo de la navegación comercial del Alto Paraná. Las acantiladas barrancas de piedra se elevan aquí entre 50 y 70 metros, de acuerdo al nivel del río. El cauce tiene escasamente 200 metros de ancho. Las zorras de los embarcaderos suben y bajan con 60 % o más de pendiente.

Cinco y siete leguas antes de llegar a puerto Mendes se atraviesan los remolinos de Santa Teresa y San Francisco, que se forman en esos pasos por la presencia de restingas de piedra que estrechan el irregular cauce navegable, reduciéndolo a menos de 50 metros entre unas y otras. Los desniveles del fondo acusan de 100 a 200 metros de profundidad en ciertas partes y algunos remolinos tienen vértices de 3 y más metros, con diámetros que a veces alcanzan a 10 y 12 metros.

Unos kilómetros al norte de puerto Mendes es donde se inicia el curso del Alto Paraná, al precipitarse del altiplano brasileño el enorme caudal del Paraná en diversos brazos, en una sucesión espectacular de saltos, conocidos por los saltos de Sete Quedas o Guayra. A relativamente corta distancia de estas cataratas, las aguas se encauzan nuevamente en uno solo cañadón muy profundo de apenas 200 a 300 metros de ancho, de una configuración irregular, rocosa, al que debido a la fuerte pendiente del lecho, las aguas convergen en formidable torbellino: es el Alto Paraná que dejamos en Fco. Mendes.

El desnivel entre las aguas del río arriba de Guayra y puerto Mendes sobrepasa los 100 metros. El Paraná arriba de las cataratas, cuya configuración recuerda el Alto Paraná entre Corrientes e Ituzaingó y que deslinda el estado homónimo con el de Matto Grosso, permite la navegación hasta Epitacio Pessoa, puerto sobre la margen izquierda y estación del F. C. a San Pablo. La empresa Matte Larangeira, propietaria del ferrocarril decauville de 60 kilómetros, desde puerto Mendes a Guayra, tiene sus propias embarcaciones y efectúa transportes de cargas y pasajeros, conectando así San Pablo con las cataratas del Guayra y del Iguazú.

El Primitivo Movimiento por el Alto Paraná — Hasta 1922, los servicios de nuestra compañía en el Alto Paraná se limitan al tramo entre Corrientes y Posadas y escalas, con pequeños buques de pasajeros que conectan en Corrientes de subida y bajada con los servicios de la línea troncal entre Buenos Aires y Asunción y viceversa. Atiende también el transporte de cargas con lanchas de reducido

porte y remolcadores de calado mínimo, aptos para franquear los pasos de menor profundidad y los peligrosos de Apipé y Carayá.

Pero a partir de julio de 1922, la empresa resuelve extender los servicios a todo el curso navegable del río. Es agente de la compañía en Posadas el señor P. Vandoni, quien a su vez actúa en igual carácter para la empresa Núñez y Gibaja, comerciantes, obrajeros y armadores de los buques *Salto* y *España,* y en combinación con la firma Mola y Cía., comerciantes de Posadas y armadores del *Iberá Correntino,* y con la empresa Domingo Barthe S. A., de Buenos Aires, Asunción y Posadas, propietaria de grandes extensiones de tierra con yerbales y obrajes en Misiones y en el Paraguay, así como también armadora de una importante flota argentina de la que en 1919 vende a nuestra empresa los vapores de pasajeros *Formosa, Humaitá* y *Dolores,* pero retienen para el Alto Paraná el vapor *Tembey* con rueda a popa y otros menores de carga.

El señor Vandoni distribuye el transporte del comercio y la producción de todo Misiones (argentino y el también así llamado paraguayo) al norte de Posadas. Desde la llegada a esta ciudad del F. C. Nordeste Argentino, todos los buques de las mencionadas firmas operan exclusivamente en combinación con el ferrocarril, descargando y cargando de y a vagón por el muelle ferroviario en la Laguna San José, de Posadas. La empresa aspira a participar en dichos transportes por trasbordo fluvial al litoral y Buenos Aires, pero se encuentra con la resistencia del propio agente, que sostiene que la empresa no puede intervenir en este tráfico, que se realiza sin control oficial alguno y al margen de las leyes, por falta de vigilancia y autoridades al norte de Posadas y de Villa Encarnación (Paraguay). A ello debía agregarse la falta de garantías, de telégrafo, de caminos. Fuera de los de Posadas y Encarnación, no existían por el norte otros destacamentos que los de puerto Aguirre sobre el Iguazú y Foz do Iguassú (Brasil).

Los buques de pasajeros en servicio debían embarcar regularmente un guarda aduanero y un marinero de la Subprefectura, que entraban generalmente en connivencia con los capitanes y agentes de los buques mediante una gratificación. El movimiento arriba de Posadas se limita, de subida, al abastecimiento de los obrajes argentinos y paraguayos, y de bajada al transporte de la producción de maderas argentinas, yerba y maderas paraguayas y yerba brasileña de Britania y puerto Mendes. La yerba baja en los pequeños vapores que conducen pasaje y abastecimientos; las maderas, por jangadas o lanchas que son trasbordadas en su casi totalidad en Laguna San José (Posadas) a vagones del ferrocarril. Pocas jangadas bajan a Corrientes y esto solamente cuando la creciente del río lo permite.

El movimiento de pasajeros hasta 1924 es limitado a los propietarios de los obrajes y su personal administrativo, destinándose la tercera clase a las peonadas (mensús), que son continuamente renovadas. Sólo en algunos viajes conducen hasta puerto Aguirre turistas para las Cataratas, dispuestos a acampar bajo carpas y sufrir las molestias de las sabandijas y barigüis.

Pero son las plantaciones de yerbales que inician los pioneros de Misiones argentina, señores Herrera Vegas, Pereira Iraola, Martin y Cía., en San Ignacio y Oro Verde y el señor Benson, en puerto Segundo; la colonización que emprende el señor Adolfo Schwelm con familias alemanas y austríacas, organizando la colonia Eldorado; los cultivos de yerba mate y citrus de Otto Bemberg —Safac— que extiende al tabaco y al tung (todo un panorama de expansión y riqueza), lo que da motivo e incentivos poderosos al interés de la empresa para establecer sus servicios. Coincidentemente, la sucesión de don Lucas Ayarragaray, después de agotar prácticamente la explotación de maderas en su establecimiento, construye un hotel de turismo con cincuenta habitaciones y amplios salones. Su administrador —el señor Hansen— arrienda el hotel al señor Honorio Martirene, conocido hotelero de Necochea, y éste causa buena impresión. El hotel es de buena apariencia, pero según técnicos, son deficientes e inseguros los cimientos. La sucesión Ayarragaray vende su propiedad al Estado, tomando posesión de la misma el Ministerio de Guerra. Es en este momento cuando la empresa resuelve organizar sus propios servicios de pasajeros y cargas hasta puerto Aguirre.

Los Servicios de la Empresa Desde 1924 y un Poco de Historia — El 25 de Mayo de 1924 se inaugura el hotel Cataratas y la empresa, a su vez, inaugura sus servicios de Posadas a puerto Aguirre, Fco. Mendes y escalas el 15 de junio del mismo año. Con el entonces magnífico vapor *Corumbá* —el buque de mayores dimensiones, hasta hoy, en la navegación de ese río— cuyo aseo, cómodos camarotes y espaciosas toldillas llaman la atención de viajeros y pobladores de la zona, conduce en su primer viaje casi 100 turistas y desde ese momento debe hacer frente a la competencia de las otras empresas de navegación establecidas en la línea. Todas éstas actúan en combinación con el comercio, obrajes y con el ex-agente de la compañía en Posadas, L. P. Vandoni.

Se improvisa una nueva representación de nuestra empresa en Posadas; cuenta con el apoyo de yerbateros argentinos que inician la explotación, de los pobladores de la colonia Eldorado y los turistas se vuelcan todos a los servicios de la compañía. La Industrial Paraguaya le aporta su total producción de yerba de Tacurú-pucú y Dorila. Prescinden de nuestros servicios y les niegan toda colabo-

ración los obrajes argentinos. Alegan que los buques a vapor de la empresa, consumen fuel oil y diesel los a motor, y no les compran leña, pero sobre todo no ven con agrado la escala de esos buques frente a sus establecimientos porque temen la fuga de sus peones, los sacrificados mensús. (La leña, como combustible, tiene el grave inconveniente de traer a bordo toda clase de arañas, insectos ponzoñosos y aun reptiles).

Los "turcos" de Posadas, conchabadores (como se llama a los contratistas de mensús), en realidad son sirios-libaneses, no hay turcos de verdad. Cuando quieren obtener una buena comodidad o alguna ventaja para viajar —ellos, desde luego— ofrecen favorecer a la empresa con algún embarque de peones, pero siempre a condición de que, como las otras de la zona, les acepte la validez de los bonos por los pasajeros efectivamente llegados a destino. La empresa rehusa aceptar esas condiciones y sólo acepta bonos por el importe de los pasajes que entrega, sin responsabilidad por aquellos que desembarquen en cualquier otra escala anterior o los que opten por continuar con el buque más allá del destino prefijado.

Pero los mayores inconvenientes los soporta cuando tratan de crear a la empresa dificultades con las tripulaciones, haciendo que las seccionales de la F.O.M. en Posadas, ordenen el desembarco de tripulantes o atemoricen a la oficialidad. La empresa y su oficialidad no reconocen otra organización que la Unión Obrera Marítima, con sede en Buenos Aires. Los capitanes, baqueanos, maquinistas y comisarios de los buques de la empresa en el Alto Paraná, se sienten mancomunados con sus colegas al servicio de la compañía en otras líneas y cuentan con el firme apoyo del gerente de la sucursal Posadas, don Eduardo González. Así consiguen seleccionar los tripulantes, orillar dificultades y mantener una disciplina que no conocen otro buques competidores. Los capitanes Luis Negro y su hijo Justo, Eusebio González, Andrés y Trifón Almirón, Eusebio Aquino y Lidio Salvado (ya recordado anteriormente) merecen ser citados por su fiel y entusiasta colaboración.

Entre el personal de la sucursal, recordaré al contador don Juan Nürnberg y al jefe de armamentos en Posadas, Juan Salomone; a los jefes de máquinas, Mandich y Frangeaux; al jefe de movimiento en Corrientes, Juan Mihovilcevich —que con más de 25 años de servicios pierde la vida al caérsele encima un bulto pesado, mientras activa las operaciones—, a los comisarios Noziglia y Curtó, y a los mayordomos Ocampo y Zabala, todos leales servidores y solidarios con la empresa en su afán de servir mejor.

Y antes de pasar adelante, no puedo dejar de recordar un episodio de aquella época y la memoria de un juez, humanitario y ejemplar.

En cierta ocasión un mensú, probablemente resuelto a no regresar al obraje donde presumiblemente fuera víctima de un trato inhumano, se tira al agua desde el *Iberá Correntino,* con ánimo de ganar la costa a nado, pero es alcanzado por una bala de winchester en la espalda. Este hecho es presenciado desde cierta distancia por varios tripulantes del *Corumbá* —que por su mayor velocidad iba aproximándose al *Iberá C.*— y sólo al regreso de su viaje, enterados de que el cadáver del infeliz había llegado a la costa argentina, formulan la primera denuncia de esta índole a las autoridades de Posadas.

Afortunadamente, llegó el día en que un juez federal, con sentimiento argentino y humano, había de hacer colocar grandes carteles en el puerto, informando a los obreros que podían desembarcar en cualquier puerto, si lo deseaban, antes de llegar a destino y procedió a iniciar juicios por denuncias contra los mismos empleados de la Prefectura. Más de un conchabador cayó preso por presionar a dichos obreros, a los cuales muchas veces se hacía embarcar ébrios tras de suscribir recibos de sueldos fraguados y que luego no podían discutir, pagando con muchos días de trabajo agotador las presuntas deudas. Ese juez federal que impuso la ley argentina en Misiones fue el doctor Floricel Pérez.

Construcción de Dos Nuevos Buques de Pasajeros — La empresa demora la realización de sus proyectos de nuevas unidades, que estima necesarias para la navegación del Alto Paraná, pendiente de las obras que la Dirección de Navegación y Puertos del M.O.P. viene estudiando para la rectificación y una mayor profundidad en los rápidos y pasos que con bajantes limitan la navegación a un máximo de 4½' de calado. Estando a resolverse obras de derrocamiento en los mismos rápidos, y de canales laterales y de embalse para salvar principalmente los de Apipé y Carayá, para permitir una navegación con seis y hasta siete pies de calado con bajante entre Corrientes y Posadas, la empresa estima prudente esperar un pronunciamiento, hasta que en 1927, vistas las continuas dilaciones de parte del Estado, contrata la construcción de la motonave *Iguazú,* 130' x 34', a doble hélice, accionadas en semitúnel, para asegurar los servicios de pasajeros sin interrupción. Este buque entra en servicio a principios de 1928 luego de un azaroso viaje desde Escocia, debido a su exiguo calado, que le obliga a efectuar un mayor recorrido, alejado de las costas, pero llega sin averías y en buenas condiciones. Su incorporación representa un adelanto no superado hasta hoy para navegar en bajantes.

Como quiera que los ingenieros de Navegación y Puertos, siendo director el ingeniero Humberto Canale, insisten en que las obras proyectadas no serán demoradas, la empresa decide contratar la

construcción de otra unidad, hermosa concepción del ingeniero Horn que con 6'6" de calado y velocidad de 13 nudos, puede asegurar una salida semanal de Corrientes hasta Puerto Mendes. El *Guayra* –de 170' x 36 x 8– con todas las comodidades para 200 pasajeros de 1ra. y 3ra. clase y con hasta 100 toneladas de carga en 7 pies, es un buque dotado de compartimiento frigorífico para el seguro aprovisionamiento del consumo de a bordo y, además, para el hotel Iguazú. Aunque demorada su construcción, siempre a la espera de las prometidas obras, el *Guayra* inaugura su servicio en 1931, cumpliendo bien su itinerario con río crecido, pero obligado con bajantes a trasbordar a los b/m. *Iguazú* y *Uruguayo*, con los consiguientes quebrantos para la empresa e incomodidad para los pasajeros.

Han pasado treinta y más años y las tan mentadas obras de mejoramiento del río, siguen en proyecto y siempre debatiéndose bajo distintas formas, pese al insistente y justificado reclamo general, no sólo para fomento del turismo sino también para facilitar y estimular el transporte de una ingente producción.

Fomento del Turismo — A fin de obviar inconvenientes a los turistas a la llegada a puerto Aguirre, distante 20 kilómetros del hotel levantado frente a las cataratas, sobre todo en días de lluvias torrenciales o tiempo inclemente, se ve obligada la empresa a contratar con el ingeniero Jorge Servinoff –emigrado ruso, radicado en Misiones– la nivelación, drenaje y conservación del camino de tierra a través de una picada del monte que conduce al hotel. Por otra parte, aporta a los concesionarios del hotel dos ómnibus y el aprovisionamiento de carnes y legumbres frescas, esto último ante la imposibilidad de criar ganado vacuno en esa zona del país por la presencia de la "ura", y por la escasez de verduras. Por último, para aumentar la capacidad de alojamiento, resuelve habilitar el vapor *Venus* como muelle flotante y albergue en puerto Aguirre. Al efecto se le coloca sobre el casillaje un techo aislante y tejidos mosquiteros en todas las aberturas. Para amarrar este buque se hicieron obras sobre la barranca y se colocaron anclas y cadenas especiales para mayor seguridad.

Con todo, vale la pena relatar lo que ocurrió cierta noche. Una impetuosa creciente sorprendió esa noche al personal del destacamento y a la tripulación del buque, destrozando y arrancando todas las amarras. Al garrear el *Venus* la correntada lo arrastró aguas abajo por momentos a razón de más de 8 km. por hora. Afortunadamente fue visto por otros buques de la empresa. Dos remolcadores lograron auxiliarlo y volverlo a su apostadero, del que se había alejado más de 150 km. sin producirse la más leve avería. La operación de auxilio duró dos días largos y al verlo aparecer de nuevo,

grande fue la sorpresa del personal de la Prefectura y del hotel Cataratas, que lo daban ya por perdido total y definitivamente.

Débese, sin duda, a esta acción y a esta lucha constante contra todos los obstáculos, que los servicios de transporte de turistas que cumple la empresa, vayan año tras año concitando el interés de mayor número de viajeros por conocer el maravilloso espectáculo de las Cataratas del Iguazú y las del Guayra.

Algunas Cifras Elocuentes. — La acción tenaz y decidida de la empresa en el Alto Paraná, acreciendo constantemente sus servicios y llevando a los pobladores de aquellas apartadas regiones, elementos, comodidades y recursos de todo orden —sin excluir el de radiocomunicaciones, del que me ocuparé en otro capítulo— explica el auge extraordinario del movimiento, que condensan las siguientes escuetas cifras:

En la segunda mitad del año 1922, la empresa inicia sus servicios de carga arriba de Posadas con seis unidades de poco porte. En el período 1924/25 mueve ya 10.000 toneladas y en 1942 llega a transportar 128.000 toneladas anuales, utilizando una flota de 57 unidades de entre 50 y 300 toneladas, incluso auxiliares y remolcadores.

Con esos mismos elementos —según datos a la vista— la empresa estatizada movió en 1956 apenas 23.000 toneladas.

Capítulo xxi

LA GUERRA PARAGUAYO - BOLIVIANA

Promulgada la ley de cabotaje paraguayo en septiembre de 1914, la empresa inscribe en la matrícula de aquel país las varias unidades afectadas al tráfico entre puertos paraguayos (Asunción y Bahía Negra y escalas, por el norte, y entre Asunción-Pilar y escalas, por el sur). Participa así en el cabotaje paraguayo con otros armadores radicados en Asunción que efectúan transportes de pasajeros y cargas entre puertos de aquella nación. Entre dichos armadores cabe mencionar como principales a los señores Vierci Hnos., Camihort e hijos y Arce y Mosciaro. Nuestra empresa merece preferencia en cuanto al pasaje de primera y tercera, así como cargas por cuenta de las principales fábricas de tanino y saladeros; las otras firmas reciben un mayor contingente del pequeño comercio y de viajantes (pacotilleras), al igual que pasajes de tercera. Los establecimientos industriales de mayor importancia tienen embarcaciones propias, como Liebig's e International Products, para los traslados de haciendas y eventualmente cargas.

Con los referidos armadores mantiene la empresa entendimientos de recíproca conveniencia en cuanto a itinerarios y tarifas, siendo corriente que en estas últimas se tomasen como base las de la compañía para las cotizaciones de los otros armadores. Por otra parte, nuestra empresa cultiva las mejores relaciones con las autoridades paraguayas, acordándoles las facilidades a que podrían aspirar de una empresa nacional, y es justo reconocer que fue correspondida en la misma forma. A ello contribuyó siempre eficazmente el gerente de la sucursal, señor Segundo Reyes, cuya destacada actuación he recordado anteriormente.

Así las cosas, llega para el Paraguay un momento de dura prueba, y es cuando Bolivia, la república vecina, arbitraria e inesperadamente, pretende dilucidar su pleito de límites, reclamando sin jus-

tificación de derechos, soberanía sobre un sector del Chaco paraguayo con frente al río Paraguay. Empresas petroleras foráneas pagan a Bolivia ingentes sumas por concesiones sobre una inmensa área de reconocidas posibilidades; le abren créditos para armamentos con miras a fortalecerla para reclamar con éxito su salida al río Paraguay, y postergan la explotación de aquellas concesiones a la espera de tan anhelada solución. En pocos años, instructores alemanes intervienen en la formación de un ejército que, pertrechado con los más modernos armamentos, se constituye en una grave amenaza. Los gobernantes bolivianos hacen ostensible alarde de fuerza, pensando que el gobierno del Paraguay habría de ceder, pero se equivocan. Éste se prepara ante el desafío; apela al coraje y decisión de su hijos, entre los que figuran esclarecidos estadistas como sus presidentes José P. Guggiari y Eusebio Ayala y de acuerdo con los exiguos medios de que dispone, adquiere armas, al propio tiempo que encomienda a sus jefes militares el reconocimiento y estudio del terreno que había de ser escenario de la contienda en el Chaco, para preparar la defensa. En esas tareas se destaca el entonces coronel Estigarribia.

Nuestra empresa y todo su personal exteriorizan su solidaridad con el pueblo paraguayo en la grave emergencia, conscientes de que aun dentro de la neutralidad que iba a proclamar inmediatamente el gobierno argentino, no dejaría de ser amplia su contribución en la lucha inminente por la defensa del Chaco Paraguayo.

Cuando las fuerzas bolivianas entran en acción y desalojan a los paraguayos de sus puestos de avanzada, en junio de 1932, la guerra prácticamente ha comenzado, no obstante los esfuerzos de varias naciones hermanas para evitarla.

La empresa adelanta en ese mes las gestiones para obtener el cese de bandera argentina de los vapores *Holanda* y *Chaco,* de 1.000 ton. cada uno, el *San Francisco,* de 750 y el *Dayman,* de 550. En cuanto el presidente Guggiari manifiesta su ansiedad por la insuficiencia de transporte para reforzar y aprovisionar sus efectivos en las avanzadas del Chaco, recibe nuestro informe de haber obtenido ese cese de bandera —que indudablemente habría sido negado al sobrevenir la declaración de guerra— y que las citadas unidades quedaban a completa disposición de su gobierno. Pocos días después salían estos buques de Asunción, embanderados paraguayos, con provisiones y pertrechos en las bodegas y las cubiertas repletas de soldados.

Efectuaba por esos días un viaje de turismo hasta Corumbá la nueva motonave *Ciudad de Concepción,* y en viaje de regreso, al llegar a Bahía Negra, fue objeto de una singular manifestación de simpatía el administrador de la empresa —autor de estas páginas—

que viajaba a su bordo. Se aguardó al buque con una formación de soldados de la guarnición sobre la barranca y al atracar, la banda comenzó a ejecutar música nativa particularmente sentida en las circunstancias. La oficialidad paraguaya se hizo presente a bordo para expresarme el agradecimiento del ejército y del pueblo paraguayos por el gesto de transferir, en tan críticas circunstancias, los cuatro transportes a bandera paraguaya (además de poner a la orden del gobierno todas las unidades de bandera paraguaya con que contábamos en ese momento). Tenían ya conocimiento dichos oficiales que el *Holanda* y el *San Francisco* venían remontando el río con fuertes contingentes de tropa y materiales a su bordo, mediante lo cual confiaban reconquistar los fortines copados y mantener al ejército boliviano alejado de Asunción. La visita dio motivo para que se improvisara a bordo una animada tertulia, durante la cual fueron elegidas varias madrinas de guerra entre las señoritas viajeras. (Tiempo después, por informaciones de la Legación del Paraguay en Buenos Aires, súpose que ninguno de los oficiales participantes de la tertulia había regresado con vida del Chaco.)

A la mañana siguiente la motonave *Ciudad de Concepción* cruzóse en navegación con los transportes antes mencionados, repletos de soldados paraguayos que apiñados en los puentes y trepados a las jarcias y mástiles, vitoreaban al Paraguay y a la Argentina, mientras los buques intercambiaban el saludo de ritual, izando y arriando los pabellones.

Cuando terminó la guerra con el triunfo absoluto del Paraguay, fueron las fiestas de la paz, celebradas entusiastamente en Asunción, las que dieron motivo a una nueva demostración de adhesión de la empresa, al fletar cuatro unidades con pasaje completo de Buenos Aires a Asunción, que atracadas en los muelles de la bahía asunceña, ponían con sus empavesados y su profusa iluminación, una nota de color y de alegría que exaltaba el júbilo de esas horas memorables. Los turistas argentinos correspondieron dignamente a los agasajos que se les tributara en tierra, con un banquete en honor del presidente Ayala y del Mariscal Estigarribia; seguido de una recepción y baile en los salones y toldillas de los buques surtos en el puerto.

Un Reconocimiento Honroso — Las Memorias Diplomáticas del doctor Vicente Rivarola (Editorial Ayacucho, Bs. Aires, 1957) sobre la guerra del Chaco, reflejan algunos episodios que destacan cómo la empresa y su personal contribuyeron a la defensa del territorio y los derechos de la Nación (volumen III pág. 112 y 260) pese a las contrariedades a que el doctor Rivarola se refiere en otras partes de sus Memorias y que realmente no habrían merecido el mismo juicio

si no se hubiesen omitido, tal vez ex profeso, ciertos detalles no revelados en las fuentes de información.

Dice el doctor Rivarola al respecto (pág. 112, ast. final):

> No he omitido en las transcripciones hechas las menciones referentes al señor Luis Dodero por considerar que ellas no han afectado los eminentes servicios prestados por él al Paraguay durante todo el largo período de la guerra del Chaco, desde su cargo de Director-Gerente de la Cía de Navegación N. Mihanovich Lda., que me hago un deber en recordarlos en la presente ocasión, y de recomendarlos especialmente a la gratitud de mis compatriotas, juntamente con la expresión de mi reconocimiento personal por la colaboración noble y provechosa que invariablemente dispensara a mis gestiones relativas al uso de los servicios de su compañía por el gobierno de mi país entonces.

CAPÍTULO XXII

LIQUIDACIÓN DE LA COMPAÑÍA BRITÁNICA Y CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN MIHANOVICH LDA.

Desde que los hermanos Dodero toman a su cargo la administración de la empresa, mantienen la más estrecha cordialidad con los principales accionistas británicos, de quienes a su vez reciben en todo momento manifestaciones de aprobación y aprecio.

Los intereses argentinos en la compañía británica, en la que el grupo Mihanovich-Lavarello controlaba el 75 %, quedaron limitados a una minoría de 20 %. Los hermanos Dodero abogan por un mayor porcentaje, desde que las estipulaciones del tratado de paz del año 1920 no se oponen a ello. En 1923 Alberto Dodero insiste en obtener una mayor participación conforme le fuera prometido por el grupo aliado en 1917, pero sólo obtiene la cesión de las acciones de la sociedad Ansaldo y de la compañía Chargeurs Réunis. Fuera de ello, ningún entendimiento es posible con Lord Kylsant, que no admite considerar ninguna propuesta que no sea sobre la base del valor de las acciones al 100 %, cuando las acciones de las principales compañías de navegación se cotizan con 40 y 50 % de desvalorización, con relación a los años 1918-20.

En 1925, apreciando las posibilidades de mayores ingresos, realiza una nueva tentativa para nacionalizar la empresa, ofreciendo por el total de las acciones de la Mala Real el 100 %. Cuenta Alberto Dodero al hacer este ofrecimiento con mi incondicional apoyo, mientras mis demás hermanos se oponen dado que la operación no podrían realizarla sino en base a la financiación del Banco Anglo Sudamericano de Buenos Aires, que la tomaría a su cargo con el compromiso de la emisión de debentures, que la nueva compañía argentina adquirente emitiría con garantía hipotecaria. Se obstina Lord Kylsant en nuevas negativas, tanto más inexplicables si se consideran las dificultades

que sin duda afronta la Mala Real –al igual que todas las empresas de navegación–, al acentuarse la declinación de fletes, no obstante la liquidación o quiebra de la mayoría de los armadores privados estadounidenses improvisados en la guerra 1914-18 y el amarre definitivo de la flota del Shipping Board Norteamericano, que resuelve el desguace de una buena parte de sus unidades, conservando tan sólo las mejores como una reserva eventual.

La situación no mejora y en el año 1930, la Royal Mail es intervenida y enjuiciado Lord Kylsant, acusado de presentar balances de empresas afiliadas al grupo Royal Mail con beneficios irreales y de utilizar las reservas de unas compañías para abonar intereses a los accionistas de otras. Es en ese año que Alberto es invitado por los interventores a considerar la adquisición de las acciones que posee la Mala Real de The Argentine Navigation Co. (Nicolás Mihanovich) Ltd., consideradas al momento como uno de los mejores "assets" en su activo. Algo sorprendido por este cambio y sabiendo que ya no dispone de los fondos ex Oriental Navigation S. A. de París, cuya realización le hubiera permitido en su momento –de no mediar la oposición de los gobiernos aliados– adquirir el 100 %; como tampoco actualizar la financiación negociada con el Banco Anglo Sudamericano en 1925, Alberto formula nuevos planes, firme en su propósito de nacionalizar el capital de la empresa y liquidar la compañía británica. Consulta a su amigo, don Carlos Alfredo Tornquist, a la sazón en Europa, y éste, interiorizado de las perspectivas, se asocia con Alberto y juntos obtienen de los banqueros Hambro Bros y Schroeder, de Londres, la financiación para la compra de las acciones de la Mala Real. Esta operación significaba la liquidación de la compañía británica, con la venta de su activo y pasivo a una nueva Cía. Argentina de Navegación (Mihanovich) Lda., con sede en Buenos Aires, para ser regida por leyes y estatutos argentinos.

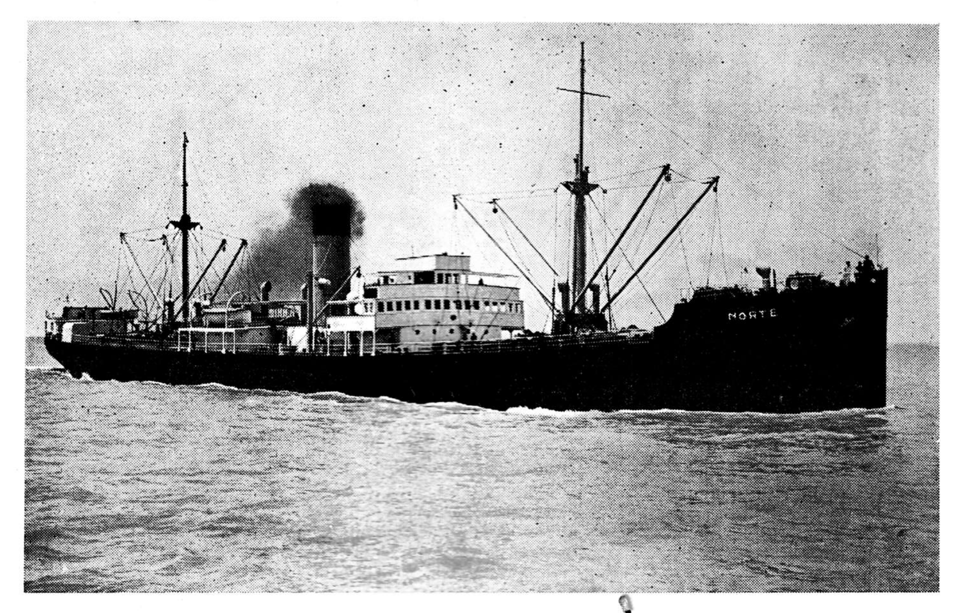
Los banqueros londinenses exigen garantías hipotecarias para asegurarse en caso de rescate de sus acciones preferidas una prima del 10 %, los intereses sobre las preferidas a razón del 10 % anual acumulativo y pago en Londres a razón de £ 1 por cada $ 11.45 c/l. A pesar de estos intereses y condiciones leoninas, la operación se realiza con general aprobación, pues todo hacía prever que en un plazo de tres o máximo de cuatro años, los resultados y disponibilidades habrían de permitir el rescate de las preferidas y obligaciones (debentures), emitiéndose nuevas acciones y obligaciones en curso legal mediante una reforma de los estatutos. No faltó alguna censura por parte de directores en Buenos Aires, pero más bien en cuanto al precio pagado a la Mala Real, estimándose que ante la depreciación del momento y la crítica situación por que ésta y sus afiliadas estaban

pasando, no debió pagarse más de un 80-85 % del valor nominal y no el 100 % en libras esterlinas. Consideraban, además, que difícilmente habrían encontrado otros interesados fuera del grupo de sus gestores, dadas las particularidades del tráfico fluvial desconocidas en círculos navieros foráneos. Otro comentario desfavorable lo motivó la por demás extensa lista de directores que los banqueros exigieran y que lejos de aportar asesoramiento útil, habrían de implicar un injustificado recargo de personal.

La nueva Compañía Argentina de Navegación (Mihanovich) Lda., con sede en Buenos Aires, cuyo funcionamiento es autorizado por decreto del Superior Gobierno de la Nación, previa aprobación de sus estatutos en febrero de 1931, como se ha dicho, gira con el activo y pasivo de la compañía británica The Argentine Navigation Company (Nicolás Mihanovich) Ltd., con sede en Londres, que entra en liquidación. Su capital suscripto y realizado —en dos series de acciones de 975.000 ordinarias y 975.000 preferidas, todas de 5$04 oro c/u.; las preferidas con 10 % mínimo de dividendo acumulativo y participación en ganancias mayores— se complementa con una emisión de £ 1.500.000 stg. en obligaciones al 6½ %; garantizado capital e intereses por una hipoteca específica sobre todos los buques y bienes, con la obligación subsidiaria de mantenerlos asegurados a "todo riesgo' en Londres, cuyas primas representaban más de £ 50.000 oro anuales.

Por concepto de intereses sobre obligaciones, preferidas y primas de seguros, la compañía debía abonar anualmente más de £ 250.000, cuyo costo inicial al cambio del momento, pocos centavos arriba de la par, equivalía a unos 3.000.000 c/l.; pero al año de realizada la operación, la desvalorización de nuestra moneda —nunca prevista ni contemplada—, llega a insumir por aquellos conceptos entre 5/6.000.000 c/l. anuales.

El estricto cumplimiento de las obligaciones contractuales frente a los tenedores de preferidas y "debentures", era severamente controlado por fideicomisarios, llegando muchas veces su intervención a trabar el libre desenvolvimiento de la empresa e imposibilitar la oportuna y necesaria sustitución o renovación de algunas unidades de la flota.



Vapor *Norte.*



-3 JUL 1940

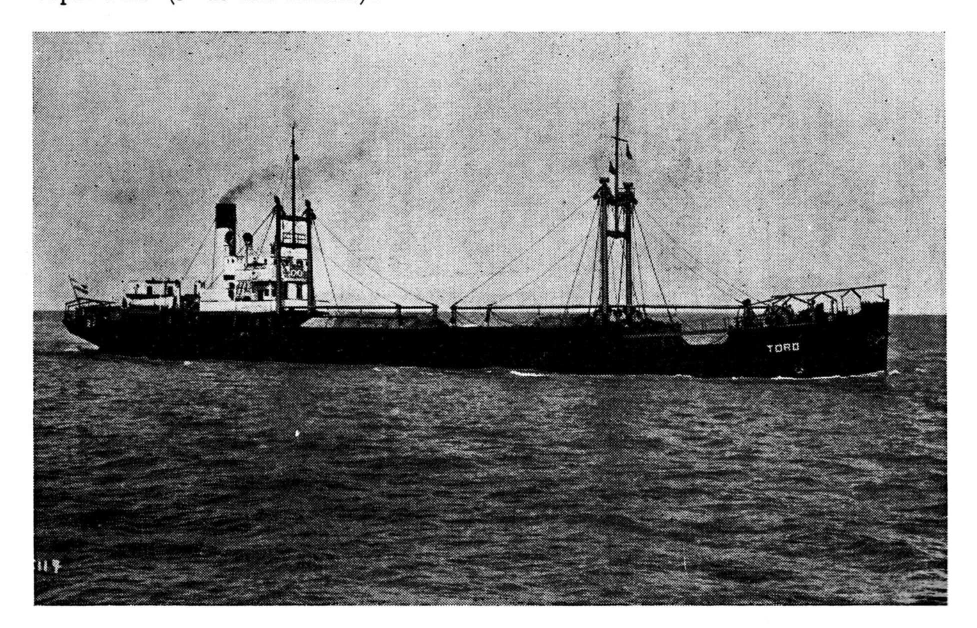
Noticias Gráficas

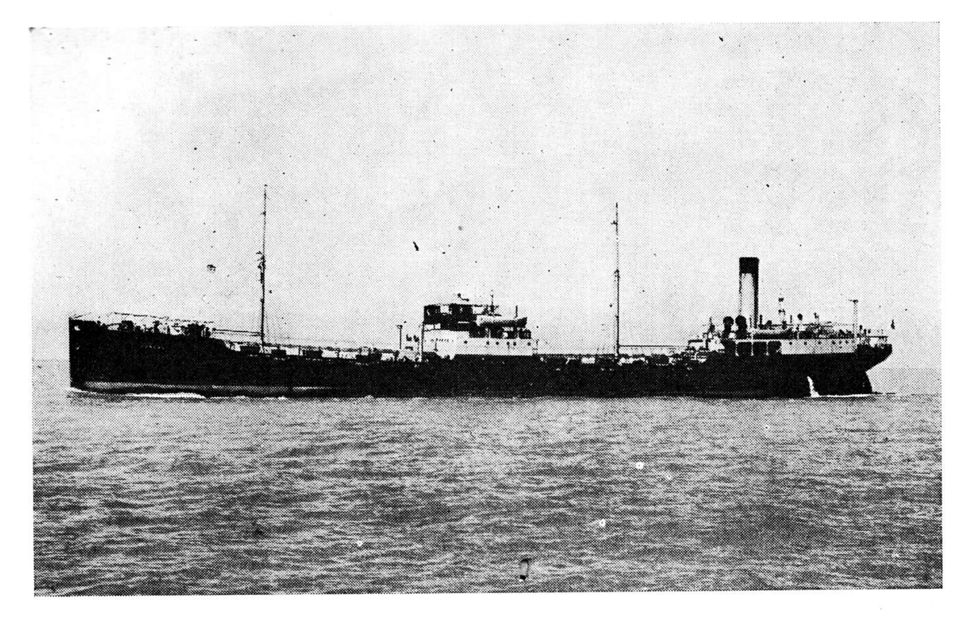
Con los "Gauchos al Timón" Regresó de Europa el Vapor Argentino Norte

Probaron que Nuestras Posibilidades Marítimas Son una Realidad

Emoción ★ El Regreso

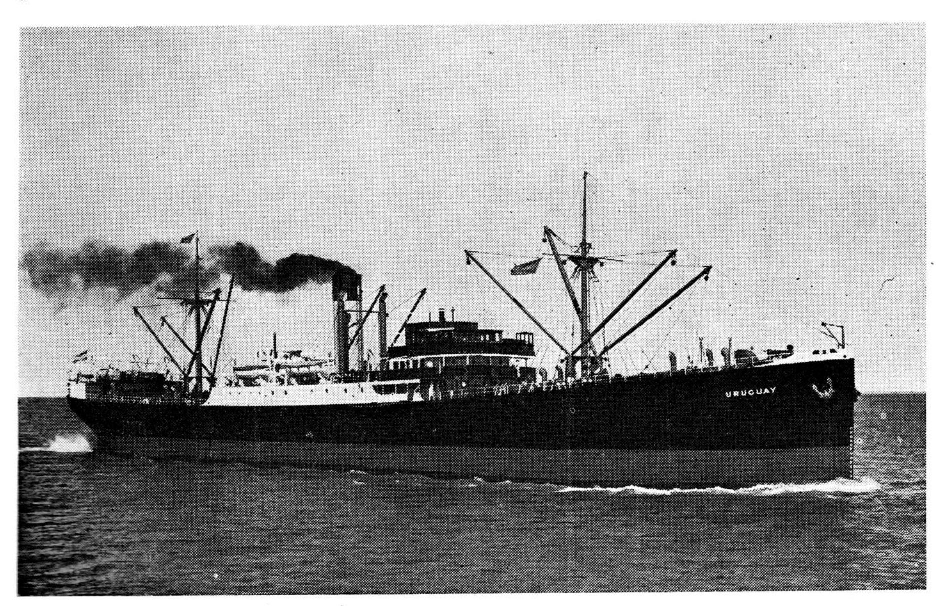
Vapor *Toro* (3º de este nombre).

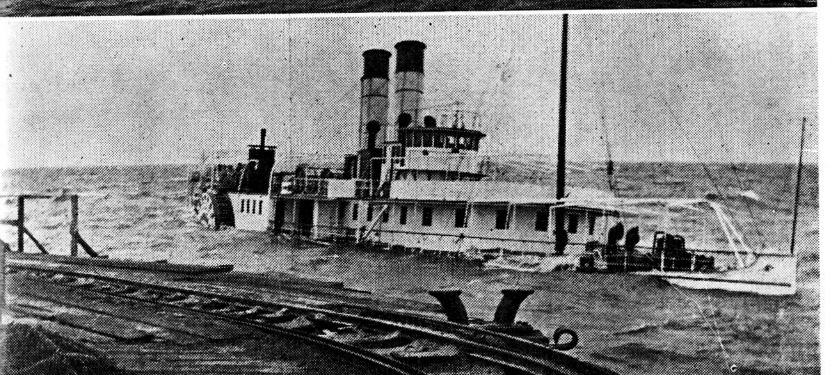




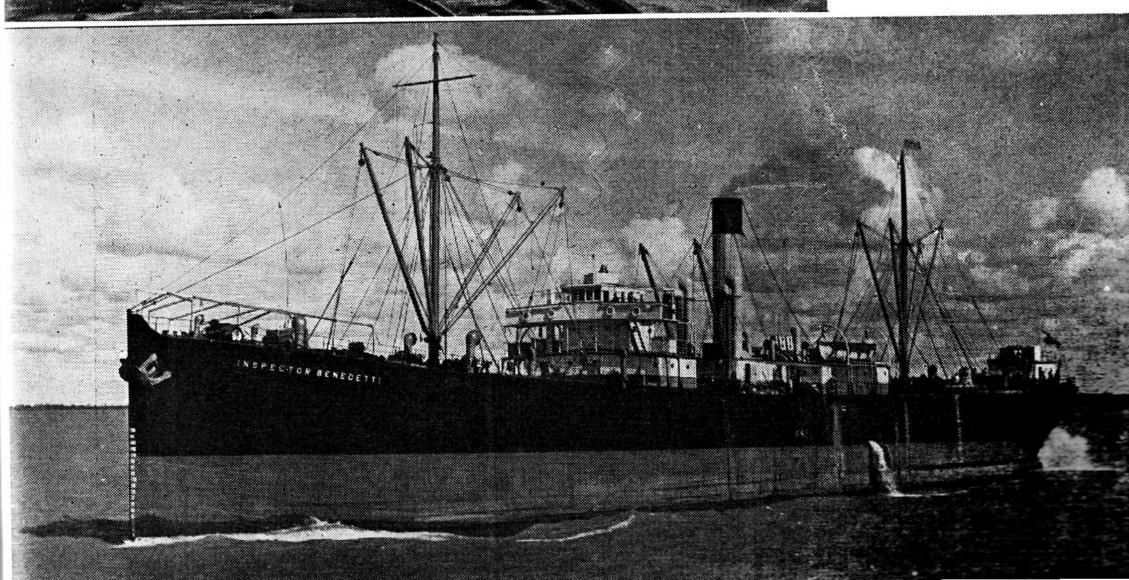
Buque-tanque *Juncal*.

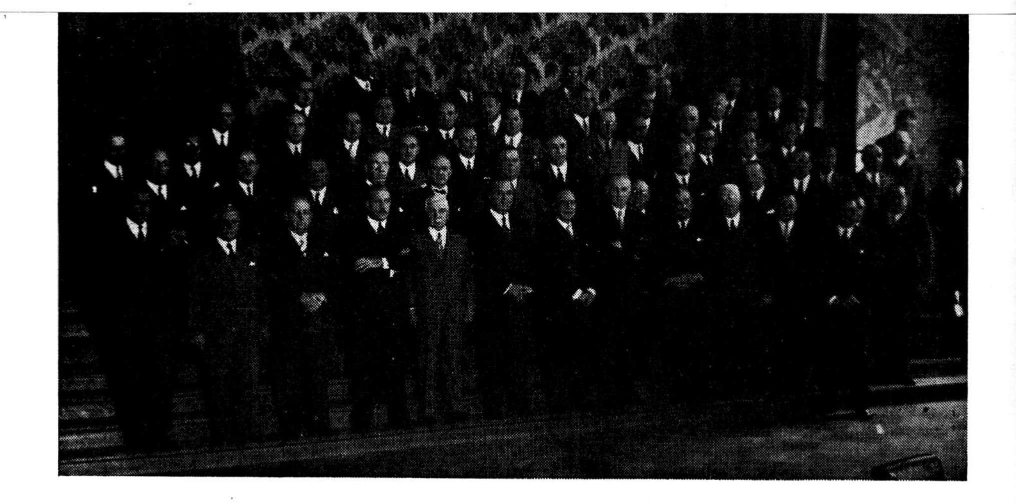
Vapor *Uruguay*, primer buque argentino hundido por submarinos en la segunda guerra mundial.





Salvamentos. Arriba: vapor *Silarus,* embicado en la restinga de Río Grande do Sul, considerado "pérdida total"; a la derecha, reflotado y remolcado a Buenos Aires. A la izquierda: vapor *Arcángelo* sumergido en Puerto Nuevo y vapor *Tritón* hundido frente a Conchillas (Uruguay) y reflotado el 23/7/1928. Abajo: vapor *Inspector Benedetti* (ex *Arcángelo*) reflotado y reparado por la empresa.

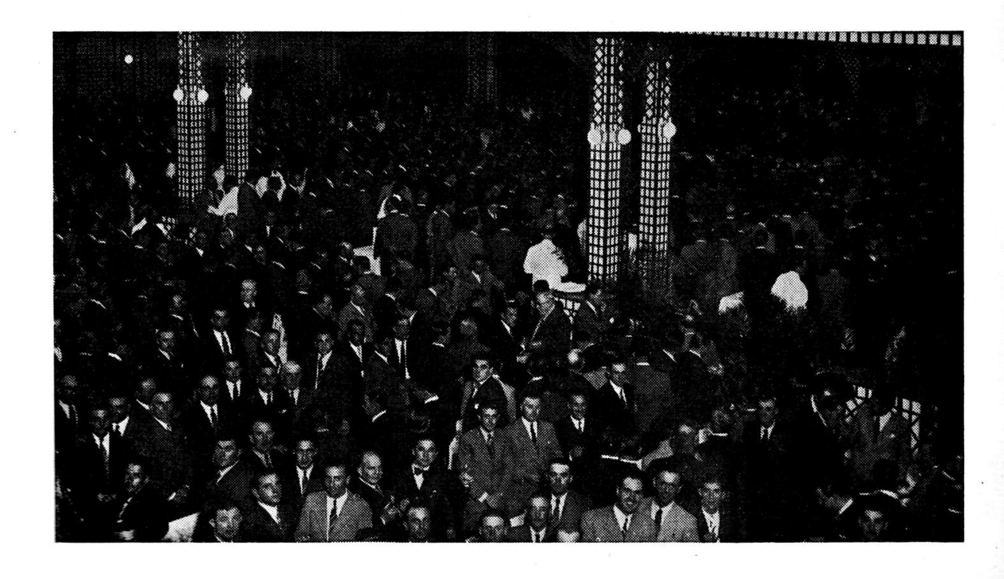






HOMENAJES

Arriba: de la Cámara de Comercio Argentino-Paraguaya, en el Jockey Club. A la izquierda: el señor Dodero agradece la demostración de su personal. Abajo: el homenaje en "Les Ambassadeurs".



Capítulo xxiii

1930 - 1940 — AÑOS DE CRISIS Y RECUPERACIÓN EXPANSIÓN CABOS AFUERA

La crisis mundial de los años 1930-32 tiene sus repercusiones en nuestro país, experimentándose una sensible disminución en el tráfico fluvial y costero. Afortunadamente coincide esta paralización con la incorporación de las nuevas unidades fluviales de pasajeros y de carga, de menor consumo, mayor capacidad y rendimiento *.

La empresa se ve precisada a poner en desarme las unidades más anticuadas, pero los resultados en conjunto son menos graves de lo que cabía esperar.

Con todo, la recuperación más rápida habría de proporcionarla la acertada evolución impresa al tráfico de cabos afuera. Cuando la depresión lleva los fletes y el valor de los buques, sobre todo, a los precios más bajos que se recordaban, el que esto escribe, con el consentimiento de sólo algunos directores, resuelve la compra de buques de mar, de medio uso, con primera clasificación y de económico consumo, y este fue el primer paso hacia el éxito luego alcanzado, facilitado por la desvalorización de nuestra moneda que habría de colocarnos en condiciones ventajosas y hacer posible nuestro propósito de vencer a la competencia y desalojar a armadores escandinavos, suecos principalmente, que se resistían a abandonar este tráfico sudamericano con el que a manera de cortina podían escapar al rigor de las leyes impositivas de sus respectivos países.

El armamento de las nuevas unidades para tráfico de mar **, precisamente en los momentos que la paralización interna nos obliga a

* Motonaves *Ciudad de Asunción, Ciudad de Corrientes, Iguazú,* de pasajeros; motonaves *Barcelona, Génova, Hamburgo* y *Amberes,* mixtas de 12 pasajeros y 1.800 toneladas de porte; remolcadores de poder y reducido calado *Salvador* y *Superior;* lanchas de río *Cedrina, Celedonia, Catalpa,* etc. de 1.600 toneladas de porte.

** Vapores *Este, Paraná* b/m. *Brasil, Norte, Ríogrande, Santa Catharina, Inspector Benedetti, Novillo, Sud, Oeste, Toro.*

un desarme parcial de unidades fluviales, es apreciado por las tripulaciones y a este respecto es justo reconocer que los capitanes y la nueva oficialidad que se incorpora, contribuyen con una manifiesta buena voluntad a nuestro propósito, activando las operaciones y acelerando los viajes. Quiero recordar aquí a algunos de esos capitanes, sin ánimo de olvidar a tantos otros: Diquattro, Garriga, Blomqvist, Minck, Suárez del Solar, Grubisich, Isequilla, Galvagno, Alcatena, García, Regazzoni, Texo, en quienes, indudablemente, se renovó la tradición de sus más antiguos colegas: Saukonen, Dabinovich, Siercovich, Fragnul, Gargiulo, Iglesias, etc.

La atención en el arrumaje y cuidado de las cargas acredita nuestros servicios, y nuestros agentes —que tan eficazmente influyeron en las actividades de la empresa— a poco de empeñarnos en esta competencia de fletes, nos alientan a perseverar asegurando el éxito, siempre de poder contar con el tonelaje necesario para los requerimientos del intercambio.

Esta seguridad, es llevada por mí personalmente al comercio de Porto Alegre (Río Grande do Sul), San Francisco (Santa Catharina), Curityba (Paraná), Santos, Río de Janeiro, Victoria, Bahía y Pernambuco *.

En 1933 es acordada por nuestros agentes A. Cámara y Cía. (don Amantinho y don Luiz Arnaldo Schweitzer) una conferencia de fletes con la asistencia de los representantes del Loide Brasileiro, en la que se resuelven nuevas tarifas de fletes. Los agentes que fueran de los armadores suecos invocan la representación de nuestra compañía y su filial, la compañía Uruguaya de Navegación.

Con motivo de esta conferencia, de la que participo, me detengo en San Francisco, recibiendo atenciones especiales del señor Selinke, de la antigua firma Hoepcke y Cía, del comercio local de esta ciudad y de Ingouville, sobre la margen opuesta de la hermosa bahía de Babitonga; visito Blummenau, Florianópolis, sobre la Isla de Santa Catharina, prosiguiendo luego por ferrocarril hasta la hermosa capital del estado de Paraná, Curityba, siendo recibido por una delegación comercial en la estación y por el secretario del entonces gobernador de Paraná. El comercio exportador me ofrece una comida en el hermoso Country Club y el gobernador me invita a participar en una excursión especial por la línea de la Strada de Ferro de Curityba al puerto de Antonina, en conmemoración del cincuentenario de la inauguración de esta línea, considerada aún hoy como la obra maestra de ingeniería ferroviaria en Sudamérica.

* Tuvieron señalada actuación en estos puertos los agentes señores Faveret (Bento y Cía), de Porto Alegre; Truppel, de San Francisco, y Valente, de Curityba y Paranaguá.

Don Julio Gopcevich, que se inicia con don Miguel Mihanovich antes de nuestro centenario, luego de actuar en el puerto y varias dependencias, es desde 1926 el jefe de tráfico cabos afuera, siempre contando con el experto asesoramiento de nuestro director, don Emilio Vallebona, que fuera gerente de la Sud Atlántica; sabe disponer el mejor empleo de las bodegas de los buques, a la vez que contribuye a cimentar tal confianza con los cargadores, que año tras año —directamente— renuevan compromisos por cientos de miles de toneladas de fletes, cuyas estipulaciones tan sólo registran las libretas de compromisos de don Julio (sin corredores), que hacen plena fe para los cargadores y para la empresa, en cualquier circunstancia. Así, la confianza que la compañía inspira, es un factor positivo de su constante expansión.

A partir de 1935 la empresa participa en más del 40 % del tráfico brasileño-argentino; le sigue el Loide Brasileiro con menor proporción no obstante tener un mayor tonelaje afectado al mismo servicio.

Finalmente, es interesante destacar que en 1938-39, los vapores *Río Grande* y *Norte* efectúan tres viajes experimentales a Chile y Perú, con resultados alentadores para una expansión hacia el Pacífico con nuevo tonelaje.

Cifras Estadísticas de 1938 — En 1938, las estadísticas propias revelan que la empresa fluvial y marítima ocupa un promedio de 5.300 oficiales, tripulantes, empleados y obreros, sin incluir estibadores ni el personal de sus representantes o agentes en los puertos donde operan sus buques. Llega a transportar en el año más de 450.000 pasajeros; más de 2.000.000 de toneladas de carga; más de 1.400.000 bultos de fruta, aves y huevos, excediendo de 5.000 el número de automóviles sobre ruedas.

Adquisición de Buques Petroleros — A fines de ese mismo año (1938), ante la posibilidad de una segunda guerra mundial, el administrador encara la compra de dos buques petroleros noruegos para el seguro abastecimiento de combustible líquido destinado al consumo de la flota, tan íntimamente ligada a las necesidades de la industria y del comercio nacionales. En vista de la negativa de algunos directores, pide autorización para adquirirlos por su cuenta, entendiendo que una elemental previsión lo justificaba ampliamente. La insistencia determina un ofrecimiento de Londres, de dos buques británicos tanques, de 9.500 toneladas, poco más o menos al precio de los noruegos, y así se concierta la compra de los petroleros *San Quirino* y *San Salvador*, reclasificados recientemente 100 A-1 Lloyd's Register y que son incorporados a la matrícula nacional con los nombres de *Los Pozos* y *Juncal*.

La empresa inicia con estos tanques sus adquisiciones de combustible en Curaçao o donde más le conviene, con la seguridad de su propio transporte y positiva ventaja en el costo fob, con más un beneficio adicional representado por los correspondientes fletes. Ambos petroleros se inician realizando los viajes con horas y días de ventaja respecto de los que efectuaran estos buques con bandera británica en los mismos recorridos.

Capítulo XXIV

INICIATIVAS SUBSIDIARIAS DE LA EMPRESA

En este capítulo me propongo reflejar, con la brevedad indispensable, diversas iniciativas que califico de subsidiarias, atento a que son afines de los servicios de navegación específicos de la empresa para cuya mejor realización, precisamente, fue menester abordarlas en su oportunidad. De su importancia, el lector podrá juzgar sin esfuerzo.

Balizamientos de Emergencia — El cumplimiento de los itinerarios y la regularidad de la navegación de los buques (por la eficiencia del servicio tanto como del debido aprovechamiento del tráfico disponible en pasajeros y cargas), es asunto cuya complicación y sinsabores conocen quienes han actuado en el movimiento de los ríos. No es de extrañar, pues, que la conducción del tráfico de la empresa estuviese en manos de hombres avezados y plenamente dedicados —hasta con sacrificio personal— a esa misión: D. Manuel Annunzio, como jefe, y sus activos colaboradores Rude Mikulicic, Alciro Lassalle, Dardo Molinero, etc. tienen ganados singulares méritos y altos títulos en esas tareas.

Uno de los problemas que con más frecuencia demandaban la atención y rápidas disposiciones de la oficina de tráfico, fue el de los pasos de menor agua, cambiados, rellenados, etc. como consecuencia del efecto de la corriente en las alternativas crecidas y bajantes de los ríos y que trastornan siempre seriamente el movimiento normal, por las varaduras, atrasos, trasbordos por exceso de calado, etc., sin que ello pudiera ser imputado a deficiencias del balizamiento normal (MOP). La rapidez con que estas situaciones se creaban no permitía recurrir a la inmediata rectificación de ese balizamiento, que por su carácter oficial, desde luego, fue siempre objeto de lentas o tardías disposiciones. Se impuso, pues, a la empresa la necesidad de disponer de una unidad especialmente para esos fines y así se armó el remolcador *Lago* como buque balizador y de asistencia, al

mando de capitanes y baqueanos experimentados que se designaban en consulta con el capitán inspector D. Pedro Machado. El *Lago,* o sustituto, contaba con elementos de asistencia y balizamiento, estación de radio y a partir de 1932 con sonda ecoica. Su misión era recorrer los parajes donde se observaban variantes de profundidad y rumbo en los pasos, comprobado lo cual procedía en el acto a señalar con pantallas sobre la costa y balizar con elementos simples pero adecuados, dando aviso por radio de todos los detalles a los capitanes de buques en navegación, al jefe de tráfico y agencias. Aparte de ello –sobre todo tratándose de los paquetes de pasajeros– los esperaba en los lugares críticos, para guiarlos o escoltarlos según fuese el caso, asegurando un franqueo feliz. Esta actividad se desarrollaba durante largos períodos de tiempo, continuadamente, recalando en los puertos próximos sólo para reaprovisionarse. A este servicio se debe el éxito de la navegación en época de estiaje y de él aprovechan no sólo los buques de la empresa sino también los de cuantos navegan por el río, sin excluir los competidores. El *Lago* se constituía asimismo en informante del propio MOP cuyas tareas de balizamiento oficial tuvieron casi siempre la característica ya señalada, sobre todo en los pasos arriba de Paraná, dado que los bancos de arena se desplazan de continuo, por crecientes y bajantes, desviando el canal habitual. Por otra parte, tampoco se practica dragado oficial en esos pasos.

Buque Espiador en el Alto Paraná. – También la empresa hubo de resolver por su cuenta y para sus propios servicios originalmente, las dificultades que representa franquear los rápidos de Apipé, por su intensa correntada, que sólo pueden vencer las máquinas poderosas de los buques rápidos y algunos cargueros autopropulsados. Para asegurar esa subida y activar el transporte de cargas por lancha, la empresa destina una embarcación especial, que denomina *Espiador* y que se amarra a una robusta boya fondeada en las piedras arriba del salto, provista de un grueso cabo de espía afianzado en la boya, por el que se desliza hasta abajo de los rápidos, donde toma las lanchas cargadas y haciendo virar su cabrestante a vapor sube nuevamente con su remolque y traspuesto el paso lo entrega arriba del mismo para continuar el viaje con su convoy. El *Espiador* es un buque en servicio permanente en el medio del río, con su tripulación reglamentaria a bordo, con todo el material de trabajo que se renueva y reaprovisiona periódicamente, siendo el puerto más próximo Ituzaingó (Corrientes) a varios kilómetros aguas abajo.

Servicios de Radiocomunicaciones. – Esta organización la debe la empresa, en primer término, al señor Colin H. Grattan (su contador

general y luego sub-administrador a partir del año 1931 *, quien ya ha sabido destacarse, recibiendo merecidos elogios de directores y de auditores, con la implantación de estadísticas. Pero la radio es su "hobby". Son numerosos los concursos internacionales en que triunfa, y su afición lo lleva a realizar la transformación y sustitución de los viejos aparatos a chispa, de onda larga, que instalara la Marconi Wireless, compañía de Londres, en 1908, en los vapores de pasajeros, cuando el presidente del Uruguay D. José Batlle y Ordóñez, adelantándose un año a la convención internacional, decretara que ningún buque saldría de puertos uruguayos con más de 50 personas (tripulantes y/o pasajeros) sin instalación de radio. Esta disposición se atribuía al propósito de obstaculizar las corridas de toros en las instalaciones de la sociedad Real de San Carlos, en Colonia (Uruguay).

La empresa supera la dificultad en tiempo, contratando 10 estaciones Marconi, con sus respectivos operadores. El primer operador que destacó la Cía Marconi para el vapor argentino *Eolo* fue Pedro Diquattro, quien encontrándose accidentalmente en Buenos Aires como operador de radio a bordo de un paquete en el puerto, es transferido al *Eolo,* hecho que deja sellado el destino de este gran servidor que después de instruir a otros operadores, toma ciudadanía argentina, cursa la escuela de pilotos mercantes y tras una larga y meritoria foja como pilotín, piloto y capitán de ultramar en nuestra flota, se jubila en 1956.

Pues bien; en 1924, por iniciativa y bajo la dirección del señor Grattan, son construídos en la sección electricidad de la empresa, dos aparatos de radio de onda corta, a los que se denomina aparatos CANL (iniciales de la empresa). Uno se instala en un departamento en los altos de la sección electricidad y otro en el vapor *México* y es en ese año (1924) que se ensaya con todo éxito una comunicación desde dicho vapor en el puerto de Corrientes, con Buenos Aires. En vista de ello y reconocidas las ventajas que representan, autorizo la construcción en serie de aparatos CANL, instalándose uno en la sucursal Asunción y otro en la sucursal Posadas (éste atendido por el propio gerente señor E. González como aficionado). También se instala uno en cada buque de pasajeros, con operador de radio. Estos aparatos de onda corta son oficialmente aprobados para su instalación en los buques. Las instalaciones en

* Cuando algunos directores que desconocen la capacidad y conocimientos de que ha dado pruebas en numerosos proyectos de financiación y explotación navieras, nombran en forma intempestiva e inconsulta un nuevo director, asesor financiero, extraño al país y a la navegación, se siente el señor Grattan con toda razón profundamente afectado y presenta su renuncia indeclinable. La compañía pierde así un destacado y leal colaborador, que fuera todo un crédito para la misma.

tierra de Buenos Aires y Posadas, no son autorizadas y por ello deben funcionar subrepticiamente, cuando es menester cursar comunicaciones urgentes de servicio. Se dona un aparato para la estafeta de correos de Puerto Aguirre y con él se establece por primera vez la comunicación directa de dicho puerto con Pacheco, facilidad que es particularmente apreciada por los turistas de las Cataratas, dado que no existe telégrafo al norte de Posadas.

Por la misma época el Correo procede a la instalación de una estación de radio en colonia Eldorado, y ésta, en sus transmisiones a Pacheco, acepta la colaboración del gerente de la sucursal Posadas.

Escuela de Radio-Operadores y Comisarios. — Por falta de operadores para sus servicios, la empresa se ve precisada a facilitar la organización de una escuela de radio-operadores, que el jefe de electricidad Eduardo Glattly y el operador José Bermúdez toman a su cargo. Se habilita para su funcionamiento un departamento en el edificio de la compañía en Dársena Sur, situado en Pedro de Mendoza y Pérez Galdós. La enseñanza teórica y práctica es gratuita y se favorece en la admisión a empleados y parientes de empleados de la compañía. Entre los preparados en esos cursos se distinguieron los comisarios radio-operadores Piotti, Scalesiano, F. Tiffi, L. Popovich, P. Imérito y Bruno Militano, estos dos últimos modestos tripulantes auxiliares que llegaron a destacarse como radiotelegrafistas en la empresa y posteriormente en Aerolíneas Argentinas, donde escalaron puestos de mayor responsabilidad.

En la misma escuelita el comisario Orelli tuvo a su cargo un curso preparatorio de oficiales de esa especialidad, ajustado a un programa de la administración de la empresa.

Trascendencia de los Servicios. — Son incalculables los beneficios que derivan de la organización de estos servicios, que tanto ayudan y agilizan la navegación y las operaciones de los buques, con atención permanente en la estación LQQ de Dársena Sur. Aunque la autorización oficial para el funcionamiento de la misma le es denegada reiteradamente, extraoficialmente es tolerada. Las estaciones oficiales aceptan la colaboración entre las estaciones de los buques y las de tierra, para cursar radiogramas destinados a los pasajeros.

Es después de muchos años de servicios no autorizados que, gracias al ex director de tele y radio comunicaciones, don Adolfo T. Cosentino, se resuelve, dentro de las disposiciones del decreto número 92817, del 22 de octubre de 1936, autorizar oficialmente a la estación LQQ Buenos Aires para cursar el servicio interno con las 84 estaciones móviles de la empresa.

Clausura de la "Escuelita" — La escuela de radio-operadores ha

preparado personal apto no sólo para los servicios de la compañía, sino también para numerosas dependencias del Estado. Estatizada finalmente la empresa, la "escuelita de radio" —como la llamaba el personal— fue definitivamente clausurada en diciembre de 1951, transfiriéndose su patrimonio a la Escuela Fábrica Nº 36 de la Nación el 24 de marzo de 1952. Había cumplido en el ámbito privado de su origen 25 años de existencia. Y a propósito de ella, no puede dejar de recordarse y enaltecerse la obra de compañerismo desinteresado de los señores Glattly y Bermúdez.

A justo título corresponde igualmente memorar que tras la primera experiencia radial del Ministerio de Marina en el territorio Antártico, cuando en 1927 el oficial Valdani logró comunicarse con Ushuaia, fue designado nuestro operador Bermúdez —a propuesta del ex director de Telégrafos y Radiocomunicaciones, señor Cosentino— para trasladarse a las Orcadas, llevando consigo un nuevo aparato RCA de la Armada y otro de onda corta CANL armado en los talleres de nuestra empresa y que al efecto donamos con satisfacción. Desde aquellas lejanas regiones, Bermúdez ratificó su pericia estableciendo comunicaciones directas y diarias entre las Orcadas y Buenos Aires, utilizando ambos aparatos. Es sin duda un hecho histórico.

También es de recordar la trascendencia del servicio en el primitivo aislamiento del Alto Paraná. No contaban los obrajeros y los plantadores con otro medio de comunicación que el postal, cuya lentitud estaba desde luego en razón directa de las enormes distancias a salvar sin caminos interiores. Pero cuando nuestros buques instalaron sus estaciones de radio, llevaron a aquellos pioneros de la tierra lejana un aliento y un recurso extraordinarios. Los buques cursaban en viaje los despachos de los establecimientos para Buenos Aires y Posadas, mientras iban de subida y al día siguiente —o al segundo, a más tardar—, ya de bajada, dejaban las contestaciones recibidas en manos de los interesados. Puede calcularse el valor y el incentivo de esta innovación.

Salvatajes. — Como es de suponer, en una flota tan numerosa —particularmente en la parte fluvial— debían alternar las unidades modernas y las anticuadas, comprendiendo una gran variedad en los tipos de buques, todos ellos de características especiales para la navegación a que estaban dedicados. Sin embargo, tanto los buques como las cargas transportadas en sus bodegas, gozaron siempre de primas de seguros mínimas, y ello, porque la empresa mereció siempre la más absoluta confianza del comercio y aseguradores.

En el transcurso de tantos años, es natural que sus buques hayan experimentado averías por abordajes y colisiones (hundimientos in-

cluso por acciones de guerra), resultando más de un caso de pérdida total, entre ellos de buques de pasajeros, pero afortunadamente no se recuerdan víctimas en el pasaje y son relativamente contados los infortunios con pérdida de vidas entre los servidores de la empresa.

Pero en cambio son numerosos los casos en que el personal y elementos de la compañía se distinguieron en la recuperación de personas y de bienes, y en el reflotamiento de buques, propios y de terceros. Entre ellos, merecen recordarse el reflotamiento del entonces moderno buque a motor *Christel Vinnen*, hundido frente a San Nicolás, río Paraná, en 1924; el salvamento del *Kumeric* que naufragó a raíz de una colisión con el *Norman Star* frente a Punta Indio, con valioso cargamento de yute (salvamento que se debió a la rapidez de la intervención de los elementos de la empresa, sin mediar contrato alguno, con la simple conformidad verbal del capitán, Dic. 1926); el salvamento del *Silarus*, carguero nuevo de la Mala Real, arrumbado sobre una restinga a la entrada del puerto de Río Grande do Sul, después que elementos locales y otros llegados de Río de Janeiro lo abandonaran, considerándolo pérdida total. La compañía conoce exactamente por sus capitanes la posición del buque y logra que los agentes del Lloyds en Buenos Aires *, por mediación de la embajada británica en Río de Janeiro, obtengan autorización para que buques extranjeros puedan intervenir en nuevas tentativas. Inmediatamente de concedida esa autorización, la flotilla de la empresa y su personal, enviados y situados con antelación frente a Río Grande, inician las operaciones que, hábilmente conducidas, permiten antes de cumplirse 80 horas de trabajo, que el *Silarus* seriamente averiado sea reflotado y remolcado mar afuera. El capitán Siccardi, a cargo de las operaciones, comunica por radio a las autoridades locales que para evitar riesgos mayores, como sería la obstrucción del canal del puerto, desiste de entrarlo y prosigue con el remolque del *Silarus* directamente al puerto de Buenos Aires —dique de carena—. En marzo de 1929, el vapor italiano *Arcángelo* procedente de Amberes, a raíz de una explosión de carburo a su bordo, queda sumergido en puerto Nuevo, con un cargamento de materiales valiosos —cables y maquinaria para la usina eléctrica y materiales ferroviarios—. La posición del buque dificulta la entrada y salida a y de puerto Nuevo, y las autoridades de Navegación y Puertos intervienen nombrando una comisión técnica para examinar la posibilidad de reflotar el buque o eliminar el obstáculo. Ante la insistencia de los agentes del Lloyd's en Buenos Aires, en representa-

* Señores Edward Cooper and Sons, de quienes la empresa recibió siempre pruebas de alta confianza y el mayor apoyo.

ción de la Salvage Association de Londres, el reflotamiento es confiado a la empresa, que suscribe el contrato de práctica "no cure no pay", en un plazo máximo de 30 días corridos. Honorarios en caso de éxito a ser fijados por el secretario de la misma Salvage Association. En estrecha colaboración, el ingeniero Horn, el capitán Siccardi y el jefe de talleres, Carlos Haymes, dirigen las operaciones, con intervención de los buzos Fonda y Durán, y el maquinista Spadini como jefe de grúas, bombas y materiales de salvamento. Don Luis Balestra, jefe de la sección Remolcadores, como en todos los salvamentos, sigue el desarrollo de los trabajos y contribuye a su activación, mientras prepara la información para la administración y para los agentes del Lloyd's. El personal de los talleres responde con una voluntad admirable, trabajando sin interrupción, y en menos de cuatro semanas el buque es reflotado y salvada la mayor parte del valioso cargamento. Por arbitraje le es adjudicado como honorario a la empresa un porcentaje sobre el valor salvado, percibiendo la suma de 60.000 libras esterlinas. El buque en estado de avería es adquirido en remate público por nuestra compañía en $ 70.000 c/l. Luego de una prolija inspección y reconocido el buen estado de sus calderas y máquinas, este buque, de 6.900 toneladas de porte, es reparado y reclasificado en primera clase Bureau Veritas e inscripto en la matrícula nacional con el nombre de *Inspector Benedetti*. Entra en servicio, convertido para consumo a petróleo, a un costo total de $ 300.000 c/l. y es activa y productivamente empleado en el tráfico con Santos, Río de Janeiro y Pernambuco.

El Caso del Vapor Argentino "Guarany". — En setiembre de 1924, a raíz de una huelga parcial, el vapor *Guarany* —de nuestra empresa— es puesto en desarme en Dock Sud, sección 2a. y amarrado reglamentariamente en los "duques de Alba" allí existentes. Abandonado por sus tripulantes después de una bajante extraordinaria, el buque, al repuntar el río a su nivel normal, aparece hundido en el lugar de amarre, sin poder establecerse la causa (todo hace pensar que algún malintencionado haya abierto las válvulas de fondo). Con aguas normales tan solo aflora la toldilla superior y la timonera. El reflotamiento se estima oneroso, aunque de seguro éxito, por lo cual se llevan adelante, activamente, los trabajos proyectados por el ingeniero Horn. Completados éstos se ensaya inútilmente el reflotamiento del buque y entonces se dispone una inspección de buzos que es realizada prolijamente y que permite descubrir desde el interior de las bodegas, que el buque está sujeto —atrapado— por las vigas de un viejo "duque de Alba" incrustadas en el casco al producirse la bajante, y que ésta y no otra ha sido la causa del hundimiento. Des-

cubierta la causa se completan los trabajos para superarla y el *Guarany* es puesto a flote, pero los gastos han excedido todas las previsiones.

Considerada la eventual responsabilidad de la compañía propietaria del Dock Sud, que ordenó el giro del buque a dicho lugar y percibió los correspondientes derechos portuarios, se resuelve interponer una reclamación por daños y perjuicios. Los árbitros fallan estableciendo que la compañía del Dock Sud debe responder por todos los gastos del reflotamiento y una buena parte de las reparaciones para reacondicionar el buque en condiciones de reanudar su servicio.

La iniciativa del procedimiento y el éxito de la reclamación, como en casi todos los casos en que la compañía debió defender sus derechos, salvar su responsabilidad o accionar contra terceros por daños provenientes de colisiones o abordajes, correspondieron en gran parte a la perspicaz e inteligente intervención del abogado de la empresa, doctor Rodolfo Clusellas, del apoderado legal de la empresa, D. Enrique Caferata, así como también del jefe de asuntos legales señor Axel Zedoff, en colaboración con el señor Juan B. Schiaffino, jefe de la sección aduana y asuntos administrativos, cuyos conocimientos sobre reglamentaciones y disposiciones legales, al igual que los del Teniente de Navío (R.) D. Raúl Benavídez en el aspecto técnico, fueron siempre valiosos recursos de orientación para la defensa de nuestros intereses.

Las reproducciones de fotografías que alternan con estas páginas, ilustran gráficamente acerca de esos importantes salvamentos realizados por la empresa y dicen con elocuencia de la aptitud de su personal y calidad de sus elementos.

Capítulo XXV

GESTIONES PARA NACIONALIZAR OBLIGACIONES A PARTIR DE 1931 SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Alberto Dodero y don Carlos Alfredo Tornquist tratan por todos los medios que sea el Estado Argentino quien se interese en substituir a los banqueros londinenses en la tenencia de los debentures y acciones preferidas que representan el capital foráneo de la empresa, con intereses y amortizaciones sumamente onerosos impuestos en libras esterlinas, agravados por una desvalorización no prevista ni imaginada de nuestro peso curso legal.

El Estado, en tales condiciones, habría permitido la inmediata repatriación de la deuda y la consiguiente y total nacionalización del capital de la compañía, acogiéndose a las mismas garantías acordadas a los banqueros británicos, con el interés de plaza y una mayor amortización, pero ya en curso legal. Y participaría desde ese momento en el directorio de la empresa, hasta la amortización total, designando sus representantes en reemplazo de los directores que actuaban por el capital foráneo y que cesarían automáticamente.

El doctor Roberto M. Ortiz, ex ministro de Obras Públicas y más tarde Presidente de la Nación, asesor en el Banco Tornquist, pide a Alberto informes sobre las operaciones de la empresa y la posibilidad de levantar el aval de dicho Banco, suscripto por don Carlos Alfredo, en garantía de la suscripción de acciones preferidas con intereses en esterlinas. Los hermanos Dodero justifican ampliamente la operación realizada considerando el valor de nuestro peso al momento de la operación, respaldada por la indiscutida solvencia de la empresa, la importancia y valor de la flota, que sin el menor apoyo ni ayuda del Estado —y siendo, por el contrario, un importante contribuyente fiscal en todos los órdenes—, cumple servicios de orden público en el país que son motivo de satisfacción para sus gestores

y crédito para la nación, abonando al día intereses y amortizaciones con 200 % de recargo a causa de la depreciación de nuestra moneda. Y ello, sin alterar sus tarifas de fletes en el cabotaje nacional. en competencia con ferrocarriles y ferryboats a base de tarifas diferenciales *; de transportes camioneros por nuevas rutas pavimentadas y de un sinnúmero de pequeños armadores que no tienen que soportar gravámenes por obligaciones en el exterior, cada vez mayores.

Consiguen los hermanos Dodero interesar al Dr. Ortiz, ante la anormalidad que representa la referida inestabilidad monetaria, y obtienen su promesa de estudiar la mejor forma para realizar la repatriación del capital de la empresa, que no puede ser indiferente a nuestras autoridades, desde el momento que una mayor desvalorización del peso subsistiendo las obligaciones en el exterior, haría forzoso un reajuste de tarifas o una reducción de los servicios internos estimados indispensables. Las gestiones que inicia el doctor Ortiz obtienen apoyo en las esferas superiores del gobierno, pero en cuanto trascienden a los medios marítimos, una insidiosa e inexplicable campaña de armadores y de políticos extraños —que opinan sin razón alguna en contra— se desata en el ambiente. Y resulta sorprendente que esa oposición airada parta de los mismos que callaron cuando el Estado levantaba las deudas de los ferryboats, sin ningún respaldo; caso bien distinto por cierto.

Como consecuencia del alboroto, el Ministerio de Marina apoya el estudio de un proyecto de ley sobre hipoteca naval formulado en 1936 por el Centro de Cabotaje Menor, de carácter general, sin llegarse a nada concreto. Entramos así en el año 39, ahora bajo la presidencia del Dr. Ortiz. El Ministerio de Agricultura designa una comisión para el estudio de los problemas de la marina mercante, de la que forman parte los doctores C. G. Roura y Guillermo Klein. La empresa, a requerimiento de esta comisión, presenta un extenso informe que es minuciosamente estudiado, pero las dilaciones van más allá de lo que se esperaba.

No sin cierta amargura cabe recordar la incomprensión de algunos gobernantes (ministros de Marina y de Agricultura) al desoír el pedido de facilidades que en su tiempo formulara esta empresa para la repatriación del capital suscripto en el extranjero, en circunstancias que hacían evidente la justicia de esa mínima protección, tratandose de una flota y una organización experimentadas, sobre la que no podía haber dudas y de la que el Estado habría podido be-

* Tarifas "diferenciales" son aquellas artificialmente rebajadas por los ferrocarriles —abandonando la base kilométrica— para competir con el transporte fluvial en todas las localidades del litoral con puertos sobre los ríos.

neficiarse con una participación y control temporario, sin excluir la iniciativa privada. Contrasta esa actitud con la diligencia puesta para atender las necesidades de otra empresa de transportes terrestres —en parte competidora en la Mesopotamia—, cuya situación y desenvolvimiento le daban muchos menores títulos al proteccionismo oficial. Era, en efecto, evidente que esa empresa, amparada por concesiones recientes en la parte fluvial, cuando se le autoriza a capitalizar nuevos ferryboats, que le permiten el transporte de vagones con cargas y ganado por el río Paraná y por el Plata hasta Dock Sud y con tarifas diferenciales aprobadas por el Estado, sin lógica y con meros fines de competencia al transporte de empresas privadas, a pesar de tantas ventajas no lograba cumplir con los intereses y amortizaciones de sus obligaciones externas. Fue un episodio resonante la llegada a Buenos Aires de un viejo conocido, que durante la primera guerra mundial fuera nuestro asociado en la Oriental Navigation Corp. de New York, el señor Philip De Ronde, quien traía amplísimos poderes de la General Investment Corp. de Nueva Jersey, acreedores de 30 millones de dólares (afortunadamente entonces escasamente 75 millones en curso legal) de aquella empresa. Con intervención de otro común amigo, el doctor Vicente Rivarola, ministro del Paraguay en Buenos Aires, tras un rápido planteo en la Casa Rosada, ofrece un arreglo o el secuestro de un subterráneo, ferrocarril y ferryboats. Salva el Estado la delicada situación aportando alrededor de 30 millones de pesos. (Memorias de V. Rivarola - Vol. II - Pág. 384).

Estalla la Segunda Guerra Mundial. — El estallido de la segunda guerra mundial cambia totalmente el panorama y pasa al olvido todo el expedienteo. La empresa, previsoramente, dentro de sus restringidas disponibilidades, al tener que cumplir sus obligaciones en libras esterlinas, además de incorporar en 1938 los petroleros *Juncal* y *Los Pozos,* ha exhumado, por así decirlo, cuatro ex veleros de acero: dos de 2.500 toneladas, uno de 3.000 y el cuarto de 4.200, reacondicionándolos para obtener certificados de navegabilidad que les permitan efectuar, a remolque, transportes de carga desde los ríos y desde Bahía Blanca, cabos afuera, hasta Pernambuco. Para ello se les abrieron amplias escotillas, renovando y reforzando sus cubiertas de acero; se les dotó de calderetas, guinches y molinetes a vapor, así como de aparejos y velamen auxiliar. Para el remolque de estas unidades se cuenta con cuatro ex cazadores de ballenas, construídos en los años 1934/36, 800 h.p. de fuerza, que a principios de 1938 la sucesión de un armador noruego vende sobre varadero en Montevideo, por el 25 % de su valor de construcción. Con algunas trans-

formaciones en sus instalaciones sobre cubierta, son adaptados al nuevo destino.

Durante la guerra y hasta un año después habrían de cumplir estos convoyes sucesivos viajes con toda regularidad, relevando prácticamente un tonelaje de vapores equivalente.

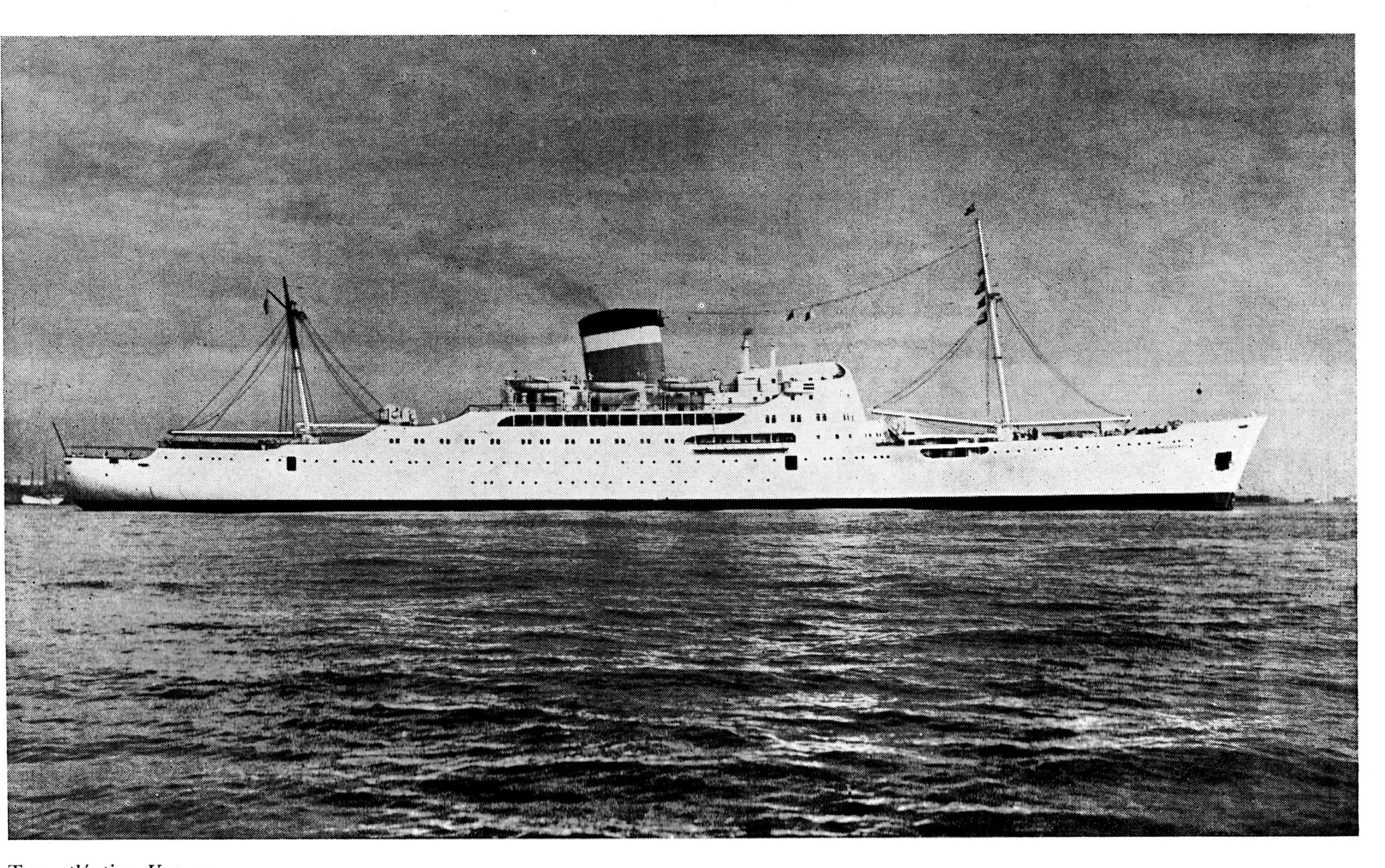
Varios buques motores que reúnen condiciones para navegación costera son retirados del tráfico fluvial para la atención de los servicios entre puertos argentinos y Río Grande, Porto Alegre, San Francisco, Paraná, Antonina, Angra dos Reis y viceversa. Son éstos el *Australia, Canadá, Zelandia, Glorioso, México, Dublín* y *Edimburgo,* de entre 1.200 y 1.500 toneladas de porte. Con esta flotilla y los convoyes *Oceanía, África, América* y *Asia* a remolque de los ex balleneros *Legador, Lidiador, Libertador* y *Lucidor* en el servicio a Santos y Río de Janeiro, cumple la empresa sus principales compromisos de y para el Brasil.

Los buques de mayor porte: *Santa Catharina, Norte, Río Grande, Uruguay, Brasil, Inspector Benedetti,* son fletados a Europa y EE. UU. El *Norte* es uno de los últimos mercantes que milagrosamente escapa de Amberes, al producirse la ocupación de este puerto por los nazis.

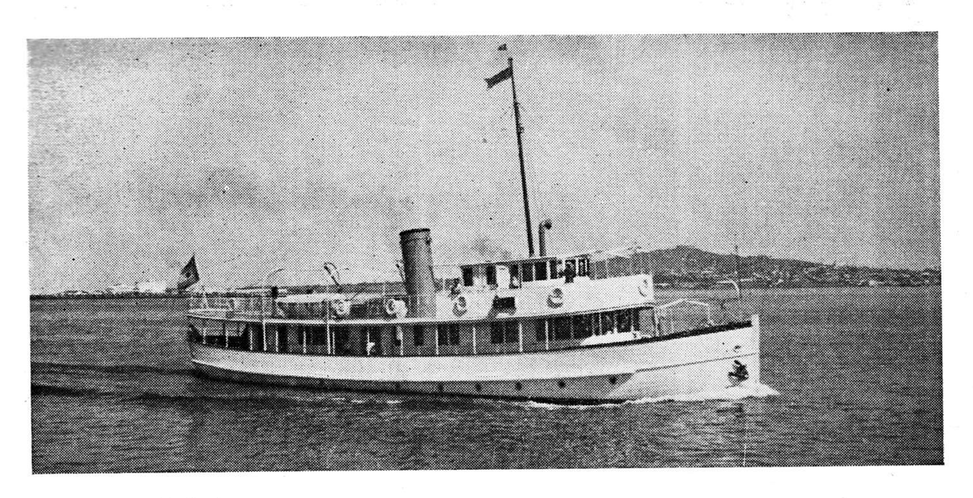
Es en ocasión de esos viajes que "Noticias Gráficas" del 3/7/40 reproduce los comentarios de una revista británica con el epíteto para nuestros marinos de "Gauchos al timón". El *Uruguay* en viaje a Limerick al mando del capitán García, es torpedeado y hundido, pero afortunadamente su tripulación consigue salvarse en dos botes.

Otros Hombres de la Empresa. — Siempre con la intención de completar recuerdos con nombres de servidores calificados de la empresa —repito que sin ánimo excluyente—, he de mencionar aquí a Egidio Ferrari, jefe de proveeduría y cámara, competente organizador de los servicios de a bordo para primera clase; Américo Torelli y J. Bonacich, primer jefe y cajero de pasajes, respectivamente, y los gerentes en distintas épocas de nuestras sucursales en el litoral, como Antonio Botto y Próspero Bozzo, en Rosario; Francisco Hanza y Manuel R. Menéndez, en Santa Fe; Edéneo García, en Concordia; los jefes de correspondencia Enrique Casati, Fructuoso Carné y Antonio Biscardi, este último ascendido luego por méritos y competencia a Secretario de Administración.

Nombres que con los citados en distintas páginas de estas memorias, son representativos de una falange esforzada y solidaria que merece gratitud.



Transatlántico *Uruguay*.



Y. C. A. *Cuimbaé.*

Capítulo XXVI

RESCATE DE OBLIGACIONES — COMPAÑÍA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN DODERO S. A.

CULMINACIÓN DE GRANDES INICIATIVAS

A menos de dos años de iniciada la guerra, los ingresos y beneficios permitían a Alberto Dodero, con las acciones ordinarias por él controladas, negociar en Londres con los banqueros Hambro y Schroeder el rescate de obligaciones y preferidas, y proyectar la constitución de la nueva Compañía Argentina de Navegación Dodero S. A., 100 % argentina. Esta empresa, directamente o por otras compañías afiliadas, a partir de 1942, realiza durante la guerra cuantiosas ganancias y gracias a la visión y tenacidad de Alberto Dodero y sus hermanos, llega a cumplir un programa evolutivo de expansión y renovación extraordinarios *.

Comprende la incorporación de buques para inmigrantes, adquiriendo una serie de transportes militares a EE. UU., de reciente construcción, que le permiten participar en los primeros acuerdos con la nueva República Italiana, y son los que llevan la denominación de provincias: *Buenos Aires, Santa Fe, Tucumán, Córdoba* etc. Reconoce Alberto Dodero —y así lo manifiesta— que estos buques, cumplido el propósito de la empresa de obtener participación en dicho tráfico, debían ser vendidos y repuestos gradualmente con otros proyectados a construirse, del tipo *Yapeyú,* a doble hélice y consumos más económicos, además de llenar en todo las exigencias de las reglamentaciones vigentes.

Otro importante propósito es cumplido al contratar la construcción de las tres unidades de primera clase llamadas *Argentina, Uruguay* y *Libertad,* mediante las cuales se cumple la aspiración de con-

* Fue a iniciativa de Alberto y José Dodero en los comienzos de esta etapa, que se dió participación en el corretaje de los fletes de ultramar a agencias marítimas de plaza, estableciéndose preferencia para la Agencia Marítima Dodero.

tar con transportes frigoríficos para participar en las exportaciones de carnes a Gran Bretaña y/o Continente, junto a las líneas británicas de la Blue Star Line y de la Royal Mail.

Muchas otras adquisiciones e iniciativas tendientes a dotar a la flota de los más modernos elementos y a la exploración de nuevos horizontes hacia los cuales habrían de extenderse sus líneas y conexiones de intercambio internacional, fueron expresión del espíritu dinámico, de la infatigable acción y de la visión singular de quienes, con Alberto Dodero a la cabeza, han dado el verdadero testimonio de una época histórica, en que la marina mercante nacional tuvo como rasgo sobresaliente haber alentado en su seno a una de las empresas privadas que con justicia ganó para sí y para el país un renombre mundial.

En su renovado espíritu emprendedor e innovador en consonancia con los adelantos de la ciencia, adquiere luego aviones e hidroaviones para realizar cabotaje y servicios internacionales, fundando las organizaciones que permiten iniciar los primeros servicios aéreos argentinos y que habrían de constituir la base de las futuras Aerolíneas Argentinas.

CAPÍTULO XXVII

EPISODIOS FINALES

Estatización de la Empresa

A partir del año 1947 la acción de Alberto Dodero y sus hermanos es trabada por políticos de mala fe que dificultan y malogran sus propósitos, y es así cómo en 1949 aquél se ve precisado a ceder ante la insistencia y presión del presidente-dictador, resuelto a nacionalizar y estatizar todos los transportes.

El presidente obliga a los hermanos Dodero a enajenar al Estado la totalidad de las acciones ordinarias de triple voto que representan el contralor efectivo de la Compañía Argentina de Navegación Dodero S. A., a un precio muy inferior a su valor real del momento, cuya operación es seguida de un mal llamado rescate general de acciones ordinarias y preferidas, al margen de las disposiciones estatutarias y contratos originarios de emisión aprobados en su tiempo por el Poder Ejecutivo, también a un precio arbitrario que constituye un verdadero despojo.

Renuncian los directores, pero Alberto Dodero deja la administración de la empresa en manos de hombres experimentados y honorables que le han acompañado en el seno del directorio y en los altos cargos ejecutivos, merced a cuya dedicación y eficiencia se mantiene durante un período, ciertamente breve y que podría llamarse de transición, el ritmo y ajuste de la organización fruto de tantos años de esfuerzos y de servicios fluviales y marítimos bajo bandera nacional.

Luego se produce el cambio inevitable en la empresa estatizada y, salvo excepciones honrosas, comienzan a actuar en los puestos de mayor jerarquía improvisados funcionarios que, aun siendo personalmente muy honorables, lo desconocen todo. No está en mi ánimo analizar los resultados.

Mi Renuncia y Posterior Apartamiento Definitivo

Tuve a mi cargo la administración de la empresa desde enero de 1919 ininterrumpidamente hasta 1941. Retenidos por la guerra, mis hermanos permanecían en la Argentina. Resolví entonces renunciar al cargo mencionado, pero a insistencia de mi hermano Alberto accedí a continuar como vocal del directorio, prometiéndole que reconsideraría un eventual reingreso, de serme requerido, después de terminada la guerra.

En el año 1946, encontrándome en Nueva York, el señor Barreto, representante de la empresa en dicha ciudad, es comisionado para hacerme presente que Alberto vería con agrado que me reintegrara a mi puesto. Regreso a Buenos Aires y al visitar a mi hermano, magníficamente instalado en su despacho de Corrientes y Reconquista, no sin cierta contrariedad observo dos grandes fotos del presidente, con dedicatorias. Mientras aguardo que un ocasional visitante abandone el despacho de mi hermano, para entrar, a mi vez, escucho conversaciones que sostiene con Miranda, con el ministro García y otros personajes. Al término de dichas conversaciones y ya ante mi hermano sólo atino a darle un fuerte abrazo y decirle que venía a traerle una respuesta afirmativa, pensando que podría volver a ocupar mi puesto, pero que en ese cuarto de hora, con lo que tan inesperadamente había escuchado, mi resolución había cambiado, puesto que no podría colaborar ni siquiera actuar en el nuevo ambiente. En consecuencia, pedí a mi hermano que me considerase definitivamente separado y desvinculado de la empresa, renunciando por mi parte a toda participación en acciones o en dinero en favor de mis hermanos. Terminé formulando votos por que la salud y el ánimo ayudaran a mi hermano a soportar las contrariedades y asechanzas que podía depararle la incomprensión de ciertas autoridades del régimen imperante. Ese mismo año emprendí viaje con mis familiares a Europa y Extremo Oriente, regresando al cabo de un año. La situación persistía.

Muerte de Alberto Dodero. — Algunos meses después, Alberto Dodero realizaba la transferencia de las acciones en su poder y se retiraba exhausto, para terminar sus días en Montevideo, el 9 de marzo de 1951. Su última voluntad fue que sus restos quedaran con los de sus padres en el cementerio del Buceo.

No bien había expirado, el presidente y su señora enviaban en vuelo sus representantes al velatorio encabezados por Juan Duarte, que insistía en trasladar los restos a Buenos Aires, a lo que los hijos se negaron siguiendo, afortunadamente, la voluntad del extinto.

La estatización de los transportes pone fin a la historia de la más

grande empresa de navegación privada argentina, arrancando de aquellos lejanos días de 1898 en que los buques de La Platense Flotilla y otros adquiridos por los señores Mihanovich y Lavarello (luego Dodero), anticipándose a la ley de cabotaje de 1910, enarbolaran el pabellón nacional. Fueron, pues, 51 años de evolución apoyando el ritmo de progreso del país, sin ayuda oficial alguna, al cabo de los cuales las flotas fluvial y de mar de la Cía. de Navegación Dodero perdieron la iniciativa privada. La historia juzgará sus resultados.

Entretanto, nosotros, los actores sobrevivientes de esa gran cruzada, hemos de seguir con nostalgia la estela imaginaria de todos los barcos argentinos que lleven por las entrañas de la patria y por los mares del mundo, el aliento y la presencia, la realidad y la promesa de nuestro ser nacional.

UN VOTO Y MI HOMENAJE

Mi Mejor Voto—Reflejan estas memorias —tal ha sido mi propósito, por lo menos— el éxito alcanzado en el comercio de la navegación dentro de un régimen y un clima de libre empresa, sin subsidios, sin concesiones al margen de la ley ni privilegios que pudieran tornar odiosos los derechos de trabajar lícitamente, que consagra el precepto constitucional.

Y el mejor voto que puedo formular en esta oportunidad, es el de que, en nuestro país, vuelvan a ser propicias la circunstancias para reabrir aquellas posibilidades, —restablecida la libre empresa en el mar—, para que al margen de la importante Flota Mercante del Estado, circunscripta ésta a la atención de las grandes líneas y como reserva permanente de las fuerzas armadas de la Nación, puedan ciudadanos y empresas privadas armar las proas de otros buques nacionales; comprar, vender y explotar éstos libremente, sin restricciones, en cualquier sentido y dirección, con lo mejor de su habilidad e inteligencia creadora, con el más elevado afán de superación, para que su obra tenga como objetivo contribuir al abaratamiento del transporte y al engrandecimiento sin pausa de una marina mercante privada, fuerte y estable, en la más amplia expresión de estas virtudes.

A mi gran colaboradora.—Al dar término a este historial, mi pensamiento se detiene en la figura de quien —testigo viviente de cuanto refiero— como compañera de mis horas de lucha y de vigilia, asume en todo momento la tarea moral de interpretarme, de asistirme espiritualmente, de ser para mí voz reconfortante y consejera, compartiendo los trances difíciles y las más puras satisfacciones de tantas jornadas fecundas. Se comprenderá que he nombrado a mi esposa, Da. María Angélica Torres, quien desde 1920, conocida por cuántos desfilan en estas páginas —y de los que sin nombrarlos están presentes en mi espíritu—, supo rendir así, silenciosamente, su colaboración, siempre exaltada por elevadas virtudes, a la causa y al ideal de nuestra marina mercante privada.

ÍNDICE

SE TERMINÓ DE IMPRIMIR
EL 19 DE JULIO DE 1961
EN AMÉRICALEE, EDITORA E
IMPRESORA, TUCUMÁN 353,
BUENOS AIRES - ARGENTINA